12e Année. N° 573 Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 11 Septembre 1909 ø Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR

Ce numéro contient un Supplément de deux pages sur

l'accident mortel de l'aviateur LEFEBVRE

L'ACCIDENT DE *RÉPUBLIQUE*

En se rendant aux manœuvres, l'aéronat *République* a été victime d'un accident à la suite duquel il a dû être dégonflé.

(*Voir page 196.*)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA MUSICA .. LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE **AUTOCHROMES**

POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER

À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON - MONPLAISIR

DUSAUSOY

EXPERT

4, Boul. des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

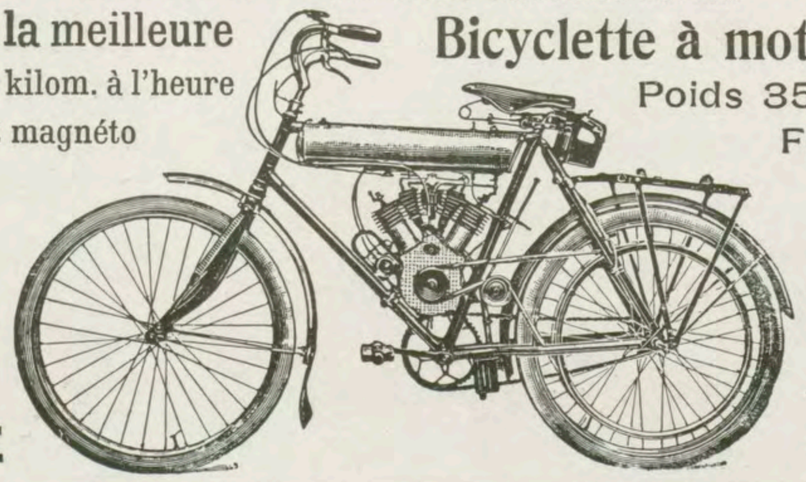
LA MOTO-RÊVE

MEDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure

Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure

2 cylindres et magnéto



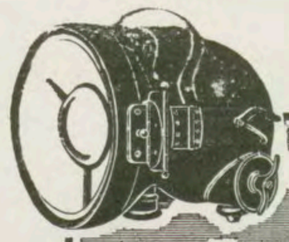
Bicyclette à moteur léger

Poids 35 kgs.

Force 2 HP

DOUCE SIMPLE GENÈVE

ROBUSTE SILENCIEUSE SUISSE



Phares

BLÉRIOT

Demander le Nouveau Catalogue

16, Rue Duret, Paris

DYNAMO "PHI"

La Bouteille "MAJIC"

Brevetée S.G.D.G.

Procédé par le vide Perfectionné

CONSERVE leur température aux liquides CHAUDS ou FROIDS

Elle est d'une véritable nécessité pour

Automobile, Voyages
Pêche, Chasse, Yachting
Ascensions, Toilette et
Usages domestiques, &c.

Prix depuis 14f.50 (½-litre)

En vente : : **Établissements**

Paz & Silva

PARIS : : : 55, Rue Sainte-Anne
LYON: 45, Rue de la République
et dans toutes les bonnes maisons

Exiger la marque "Majic"

Envoi gratuit du Catalogue

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque

et le Nom "**CHRISTOFLE**" sur chaque pièce.

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

Veillez sur votre Santé!
Ayez toujours
un Flacon de

Ricqlès

CONTRE :
Maux de Tête
de Cœur, d'Estomac. C'est aussi le
Dentifrice le plus économique.

EXIGEZ DU **RICQLÈS**
EN VENTE PARTOUT

AUTOMOBILES

L'INTERMÉDIAIRE

Agent Direct de :

RENAULT Frres, PANHARD
BRASIER, DION-BOUTON
UNIC, DELAGE

Catalogue Franco.

136, Av. Malakoff — 17, Rue Monsigny.
PARIS

Chiens de Garde et de Défense

Sans danger pour les Enfants

OBÉISSANCE PASSIVE AU COMMANDEMENT

Féroces avec les Étrangers

ces animaux, d'une intelligence rare, sont *plus sûrs* et plus vigilants *que n'importe quel gardien armé.*

ÉCOLE NATIONALE DE DRESSAGE
LAURÉATE DANS TOUS LES CONCOURS
14, Boulevard de Villiers, 14
LEVALLOIS-PERRET

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

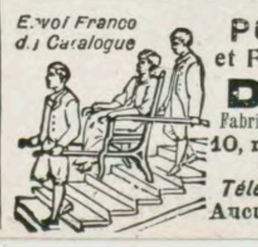
PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

DIOPTICHROMES DUFAY

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & Cie
PARIS

Gariel GRILLAGES CLOTURES

PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS



PARFUM POMPEÏA — L.T. PIVER PARIS

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

AGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
auté des Seins, Epilation, Obesité. — *Renseignements gratis*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. September 11th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

11 Septembre 1909 — N° 573
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Service des Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

Snouck

LE TOUR DE PARIS — L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

*Victor Snouck, le vainqueur du Tour de Paris, appartient au Sporting Club de Paris et au Club Sportif d'Epinay. C'est un de nos meilleurs professionnels. Le 22 mai dernier, au Marathon de l'*Evening News *en Angleterre, il se classa 6e du classement général et 3e des Français. Il a couvert, dimanche, les 38 kilomètres du Tour en 2 h. 35 m. 40 s. 1/5 battant Labry et Vrau de plus de 3 minutes. Il est curieux de remarquer qu'aucun favori ne s'est classé dans cette épreuve où presque seuls figurent des hommes nouveaux.*

L'AVENIR DE L'AVIATION

Par C. FAROUX

De quoi demain sera-t-il fait ? Demain appartient aux fils d'Icare ✍ L'aéroplane et la guerre ✍ Les conditions sociales modifiées ✍ Le service des transports par aéroplanes ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Les résultats merveilleux de Reims nous ont jetés dans une fièvre étrange. Nous sommes fascinés, nos cerveaux s'emplissent de rêves bruissants et sans nombre. Voici que la locomotion nouvelle donne thème à maintes chroniques où l'imagination des auteurs se donne libre cours.

Aujourd'hui, n'attendez de moi rien de pareil. Non pas qu'il faille trop faire fi de telles de ces fantaisies, fictions du moment qui seront peut-être les réalités de demain. Je ne vous parlerai donc guère de la suppression des frontières et de la fraternité universelle qu'espèrent les pacifistes de l'aviation, ni, par contraste, des chevauchées d'escadrons d'aéroplanes et des corps à corps terrifiants qu'imaginent les rêveurs d'épopée. Encore, ces derniers me paraissent-ils les moins éloignés de la vérité ; car, puisqu'il n'est pas douteux que les nouveaux engins trouveront dans l'art de la guerre une de leurs plus importantes applications, il est bien vraisemblable qu'un aéroplane rencontrant un de ses congénères ennemis, moins rapide et moins bien armé, n'hésitera pas à l'attaquer et à le faire retomber sous le joug de cette loi de la pesanteur dont l'infortuné s'était momentanément affranchi.

L'aéroplane sera-t-il, dans le futur, l'engin de destruction que beaucoup se sont plu à imaginer ? Je ne le crois guère et je vois plutôt en lui un rôle d'éclaireur à grande distance : s'il doit prendre une attitude offensive, ce sera dans la poursuite des dirigeables, encore que ces derniers soient beaucoup moins exposés aux dangers d'une chute rapide...

Mais le véritable sujet de cet article n'est pas là. Demandons-nous bien plutôt si l'aéroplane, actuellement engin de sport et de sport seulement, est susceptible d'entrer bientôt dans le domaine des applications pratiques.

L'aviation brûlera rapidement les premières étapes

Le résultat le plus clair, le plus précieux aussi du Meeting de Champagne, aura été de prouver aux plus farouches entêtés qu'il n'est pas nécessaire, pour devenir un bon aviateur, d'être acrobate né ou de posséder d'exceptionnelles qualités de sang-froid et d'audace. Certains de ceux qui volèrent à Reims étaient de bons gros pères que rien ne distinguait particulièrement, et c'est à ceux-là surtout qu'il faut être reconnaissant pour l'intérêt de leur démonstration. Grâce à eux, l'aéroplane va se vulgariser assez rapidement, et il faut espérer qu'ainsi nous verrons disparaître rapidement la période des exhibitions payantes: nous espérons même que cette période ne dépassera pas la première moitié de l'an prochain.

Pendant ce temps, les progrès iront leur train. La stabilité des aéroplanes sera, d'une façon générale, automatique ; les commandes qui se seront unifiées (enfin !) seront plus faciles, la partie motrice aura reçu les améliorations reconnues nécessaires, les longs vols de trois heures et de 200 kilomètres ne seront plus l'exception, mais la règle.

La machine, à ce point de perfection, a écrit excellemment le capitaine Ferber dans son ouvrage désormais fameux, ne sera plus considérée comme un jouet dangereux et l'on essayera de déboucher des aérodromes pour aller de crête à crête.

On cherchera à surprendre ses amis en villégiature dans les environs, et la seconde phase du ville à ville commencera. C'est à ce moment que l'influence des journaux se fera sentir (voyez ce que font en ce moment le *Matin* et l'*Auto*, l'un avec son circuit du Nord-Est, l'autre avec sa course Bordeaux-Paris)... Les premières courses se feront par étapes.

Ces courses, qui passionneront le public, iront sélectionner les types, comme cela s'est passé pour l'automobile. De ce fait, quelques constructeurs pâtiront qui n'auront pas su affiner, alléger et simplifier leurs constructions, tandis que d'autres, plus souples, verront affluer les commandes et les capitaux pour avoir deviné les désirs de la clientèle attirée par la beauté des formes et la rapidité des vols.

Dans cette deuxième période, que le grand public n'entrevoit même pas et qui est si proche que ces lignes vont tout de suite paraître caduques, on atteindra et on dépassera la vitesse de 150 kilomètres à l'heure. On construira des aéroplanes pour trois et quatre personnes. Ceux-ci seront, à vrai dire, plus lents, car ce que l'on gagne en passagers, on le perd en vitesse. La mode s'emparera de ce sport, comme elle s'est emparée successivement de la bicyclette et de l'automobile. Ce fut 1893 pour la bicyclette, 1903 pour l'automobile... sera-ce donc 1913 pour l'aéroplane ?

A ce moment, il sera de bon ton d'avoir une carrosserie d'aéroplane (une carrosserie d'aéroplane, j'admire tout ce que suggère cet assemblage de mots), signée Labourdette ou Kellner. Par un juste retour des choses, l'automobile ayant favorisé l'essor du plus lourd que l'air en le dotant de son moteur, l'aéroplane nous dotera de carrosseries résistantes et ultra-légères qui allégeront notre dépense en pneumatiques.

Alors, continue Ferber, alors la chose sera lancée, parce que certains constructeurs qui auront pu traverser la difficile période des débuts commenceront à payer leurs actionnaires et encourageront par là les capitaux timides à venir vers l'industrie nouvelle.

Déjà Blériot par son vol de Calais à Douvres a ouvert la période du continent à continent. Cette prouesse augmente encore le nombre des adeptes, mais le vol de Blériot n'est qu'un épisode : dans quatre ou cinq ans, il se sera généralisé...

Et nos constructeurs pousseront encore la vitesse. On passera de 150 à 200 kilomètres à l'heure, on ira même plus loin, on cherchera à atteindre le 300 à l'heure qui est pour l'aéroplane aussi difficile à obtenir, (mais pas plus) que le 100 l'a été autrefois pour l'automobile. Un Parisien ira à Marseille en trois heures et à New-York entre le lever et le coucher du soleil, un beau jour d'été, en tenant compte, bien entendu, de la différence de longitude.

Il est certain qu'au cours de cette conquête, les conditions du vol actuel seront modifiées. Qu'on nous permette à cet égard de laisser la parole à Wilbur Wright.

Wilbur Wright fixe les conditions des voyages futurs.

Il commence par envisager la hauteur à laquelle devront se mouvoir les aéroplanes et voici son opinion :

La hauteur du vol humain doit être plus grande que celle du vol des oiseaux. Ceux-ci planent en général assez bas et il est beaucoup plus fréquent de les rencontrer au-dessous de 15 mètres qu'au-dessus. L'aéroplane, possédant une force motrice moins sûre que celle de l'oiseau, sera forcé de se maintenir à une hauteur considérable. Si le moteur s'arrête, l'aéroplane descendra d'un mètre pour huit mètres de parcours. Comme il n'est point du tout agréable d'atterrir parmi les arbres et les maisons, il est nécessaire de voler à une hauteur suffisante pour rendre la machine capable, en cas d'arrêt du moteur, de planer vers un lieu d'atterrissage approprié. D'une hauteur de mille mètres on pourra effectuer son atterrissage dans un cercle ayant huit kilomètres de rayon. Planant au-dessus du centre de Paris, le pilote aura la faculté de descendre au delà des fortifications.

Wright envisage ensuite la difficulté que les aviateurs auront à se diriger, au cours des longs voyages aériens :

Il faudra à l'aviateur, dit-il, une connaissance approfondie de la topographie du pays. Il devra pouvoir reconnaître, avec des yeux d'oiseau, les villes et les routes sur lesquelles il volera. S'il essaie de se diriger au moyen de la boussole, le courant aérien pourra l'emporter de plusieurs kilomètres hors du chemin qu'il doit suivre. Certains concurrents indiqueront leur route par des ballons captifs, et il est probable que, pour obtenir un prix, le vainqueur dépensera plus d'argent que ne lui rapportera sa performance. On peut même affirmer comme certain qu'un voyage comme celui de Paris à Tours ne sera pas réussi à la première tentative ; il est possible qu'il ne le soit pas à la dixième.

Opinions autorisés

Donnons maintenant la parole à M. Rodolphe Soreau, le technicien si connu, qui s'exprimait ainsi devant un auditoire d'ingénieurs à la fin de sa merveilleuse série de conférences :

Puis-je espérer avoir fait passer en vous un peu de la foi qui m'anime ? Du moins, je crois vous avoir démontré que l'aéroplane, tel que nous le connaissons aujourd'hui, est susceptible d'améliorations notables, dont la difficulté ne dépasse pas celle des problèmes que vous êtes appelés à résoudre chaque jour ; douter de leur réalisation, ce serait douter de vous-mêmes. Je suis donc bien certain que vous ferez du nouveau venu un merveilleux instrument de défense nationale, et aussi de plus grande civilisation, d'activité sociale plus intense. Déjà nous en apercevons les applications les plus immédiates, elles seront l'œuvre de demain ; mais quelle sera, ou plutôt quelle ne sera pas l'œuvre des siècles à venir !

On goûtera également tout l'intérêt des spéculations du capitaine Ferber, qui, à la question : où s'arrêtera-t-on ? répond en ces termes :

On ne s'arrêtera pas. Sans doute il y aura une très longue période pendant laquelle le maximum de l'altitude atteinte sera relativement petit. Dès que les grandes vitesses seront obtenues, on s'attaquera au problème de la hauteur qui est utile à la guerre. Le moteur à pétrole, qui respire, lui aussi, sera attaqué avant l'homme par la raréfaction de l'air. On atteindra probablement sans truquage les 2.000 mètres de hauteur. En fournissant au moteur et à l'homme l'oxygène nécessaire on pourra atteindre plus tard les 8.000 mètres d'air que les aéronautes ont déjà reconnu. La vitesse de l'aéroplane y sera singulièrement augmentée par suite de la diminution du coefficient de la résistance de l'air ; mais les hélices devront en même temps être plus larges et plus grandes.

Toutes ces raisons impliquent une limite absolue de hauteur au type aéroplane.

Pour aller plus haut, et l'homme voudra aller plus haut, il faudra adopter un principe différent. Le principe de la fusée est tout indiqué. Le moteur à réaction s'en déduit. L'homme sera enfermé dans une enceinte où l'air respirable lui sera fabriqué. A vrai dire, il ne montera plus une machine volante, mais plutôt un projectile dirigeable. La réalisation de cette idée n'a rien d'impossible pour la pensée et la puissance humaines, qui seront en progrès tant que le soleil déversera sur la planète une énergie suffisante.

La diminution de chaleur sera peut-être même la cause d'un nouveau progrès. Car la vie terrestre un jour sera menacée. Un terrible dilemme se posera : ou retourner au néant à travers la décrépitude lente des régressions, ou, pour y échapper, vaincre avec un nouvel engin l'immensité.

Certainement le voudra et l'exécutera un groupe de ces surhommes du futur, mille fois plus puissants, mille fois plus intelligents que nous, qui pourtant les concevons obscurément en esprit et les savons inclus dans les parties les plus profondes de notre être.

Certes, ils abandonneront la planète inhospitalière et c'est là le but ultime du plus lourd que l'air qui vient de naître sous nos yeux étonnés et ravis.

Il est intéressant de noter que cette dernière conclusion est également celle du grand penseur anglais Wells.

✍

La morale de ceci ? Ecoutez bien :

Par une belle soirée de mai 1920, deux boulevardiers remontent l'avenue des Champs-Elysées en fumant un délicieux Henry Clay. Ils devisent de tout, du récent vote de la Chambre, de la rentrée de Lise Fleuron au Français, du prochain scandale financier, quand, parvenus devant l'hôtel de la *Vie au Grand Air*, un ronflement formidable, qui va déjà s'éteignant, leur fait lever la tête. L'espace d'une seconde, ils suivent des yeux un météore qui disparaît déjà derrière l'Arc de Triomphe.

— Tiens, fait l'un des deux Parisiens, voilà le rapide aérien Londres Le Cap ?

— Oui, répond l'autre qui vient de consulter sa montre, il a même quarante-deux secondes de retard.

Et tout deux, remontant lentement l'avenue dans la splendeur parfumée de la nuit redevenue calme, reprendront leur conversation un moment interrompue.

C. Faroux.

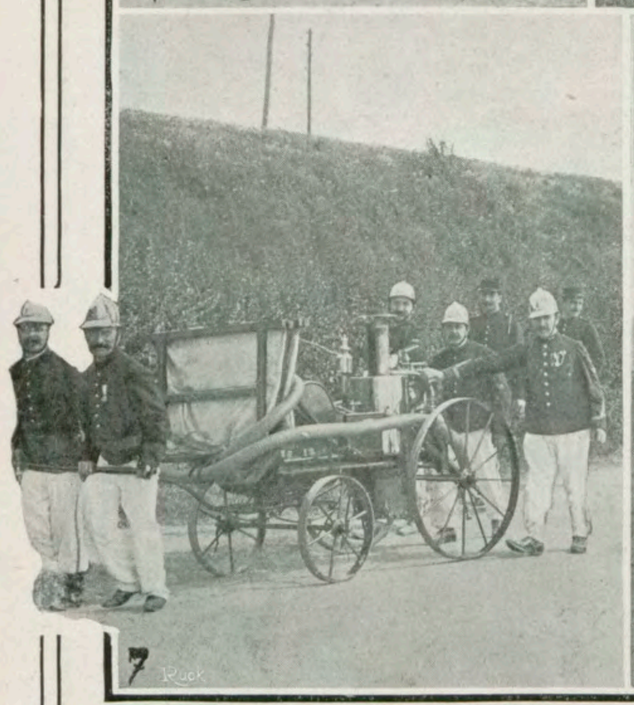
AUTOUR DE LA SEMAINE DE CHAMPAGNE

1 2 3

4

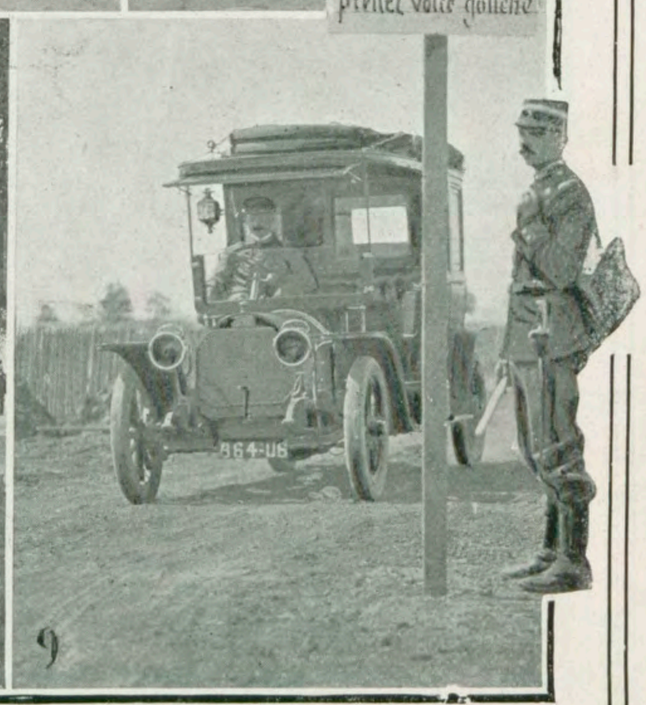
5

6



7

8



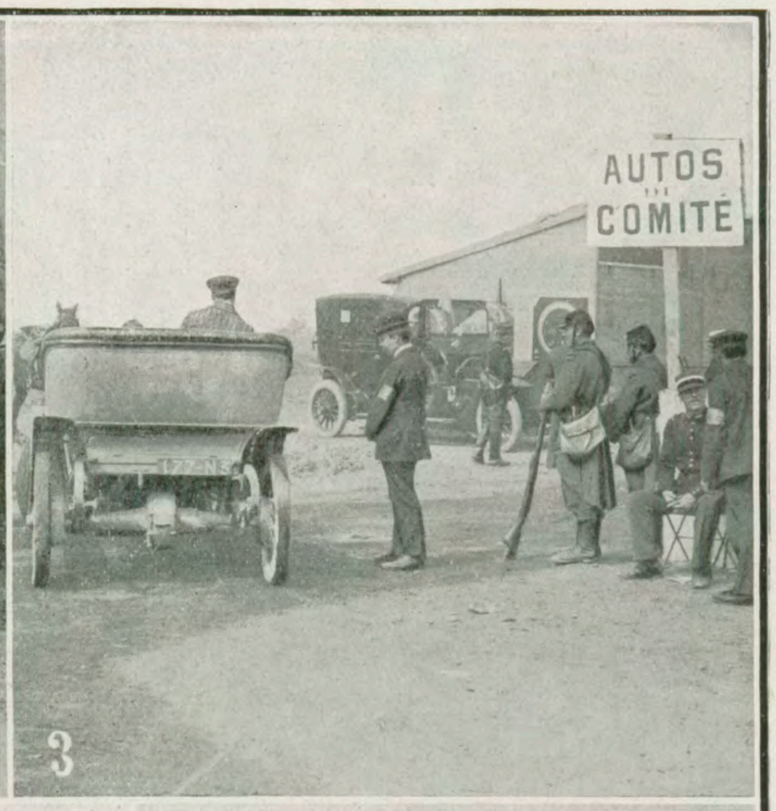
9

Malgré l'importance du numéro que nous avons consacré à la Semaine de Champagne, nous avons dû négliger tout ce qui n'était pas la partie purement sportive. Nous revenons aujourd'hui sur les côtés pittoresques qui n'ont pas manqué durant ce long meeting. — 1. La gare spéciale de Reims pour le champ d'aviation. — 2. Les agents rémois portent le costume d'été. — 3. L'entrée des tribunes. — 4. Un autobus Lorraine-Dietrich faisait également le service. — 5. Sous le pont du chemin de fer un virage en S était soigneusement annoncé. — 6. On voyait aussi des chars à bancs automobiles. — 7. Les pompiers faisaient tous les jours la route avec leur pompe. — 8. Laquelle route était copieusement garnie de débits et de restaurants. — 9. La seule erreur de la Voirie. Un gendarme était placé là pour avertir de n'en pas tenir compte.

AUTOUR DE LA SEMAINE DE CHAMPAGNE

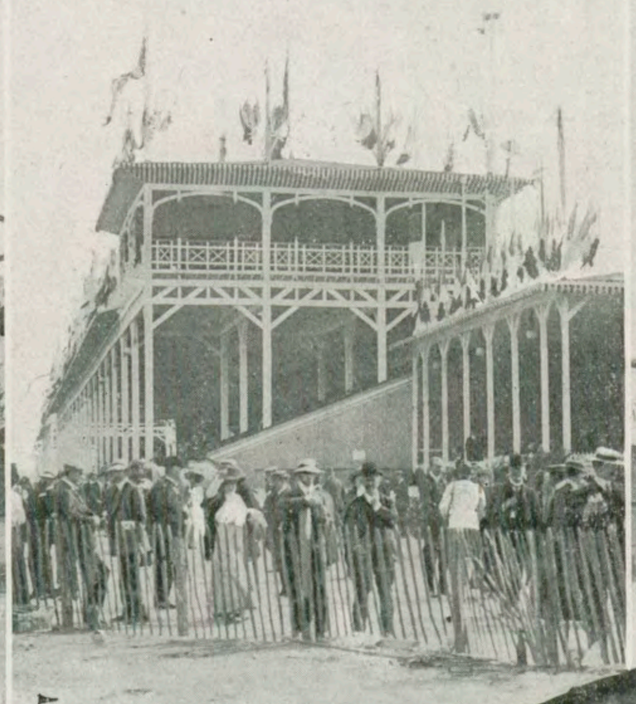
1

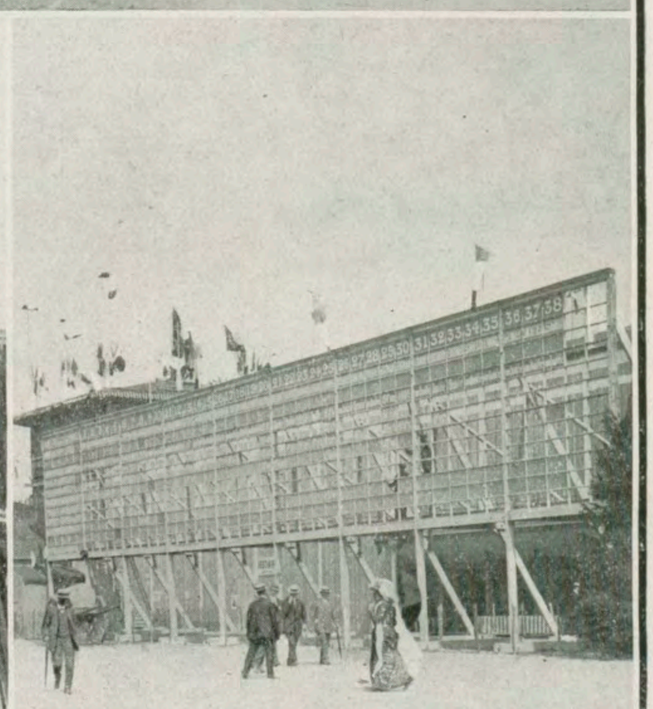
2



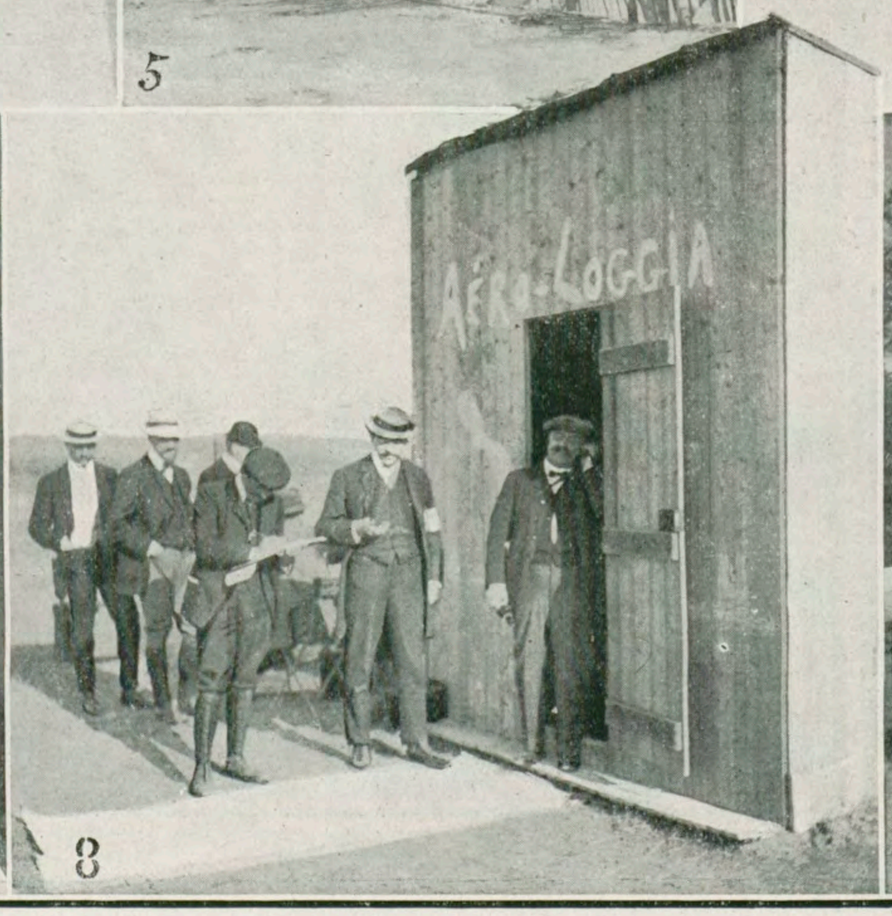
3

4


5


6

7

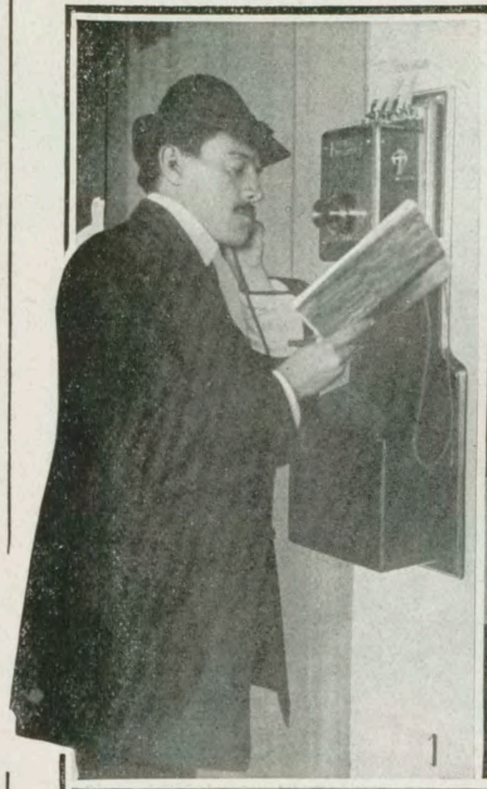


8

9

1. Où la Vie au Grand Air *garait sa Grégoire pour 10 francs par jour ! — 2. Le marquis de Polignac, l'infatigable président du Comité, interviewé par notre rédacteur en chef. — 3. Le garage du Comité était gratis, mais il fallait montrer patte blanche. — 4. Journaux, cartes postales, fleurs et cigares. — 5. La tribune de la Presse, baptisée le Pigeonnier. — 6. Le tableau d'affichage placé derrière les tribunes. — 7. On pouvait se faire raser sans sortir de l'enceinte. — 8. La tribune du commissaire au pylône n° 4. — 9. La couturière affectée aux réparations urgentes.*

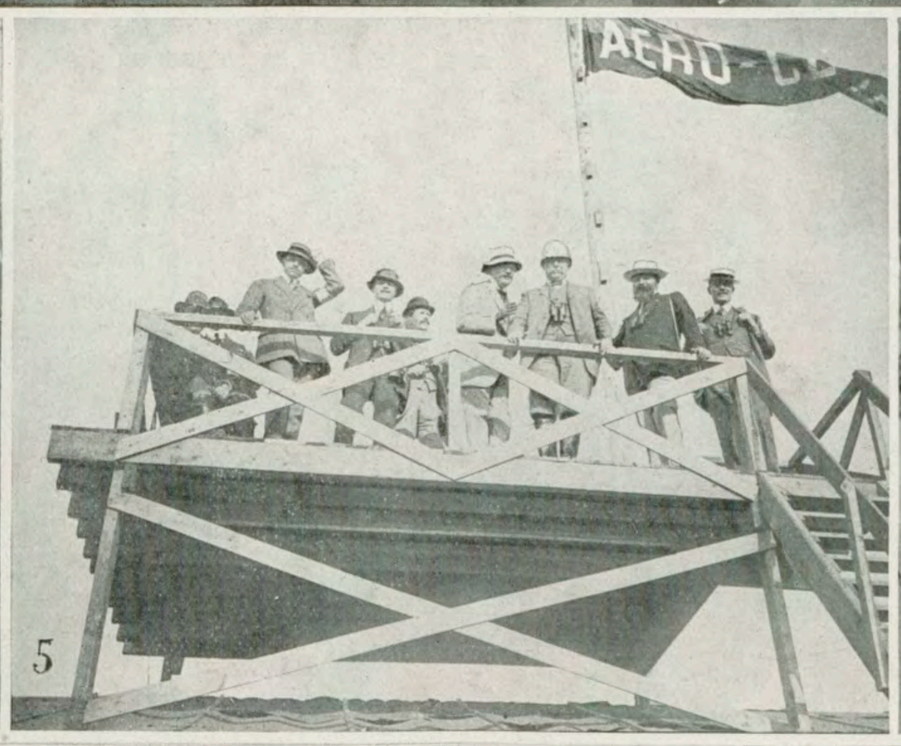
AUTOUR DE LA SEMAINE DE CHAMPAGNE


1

2

3

4



5

6

7

8

9

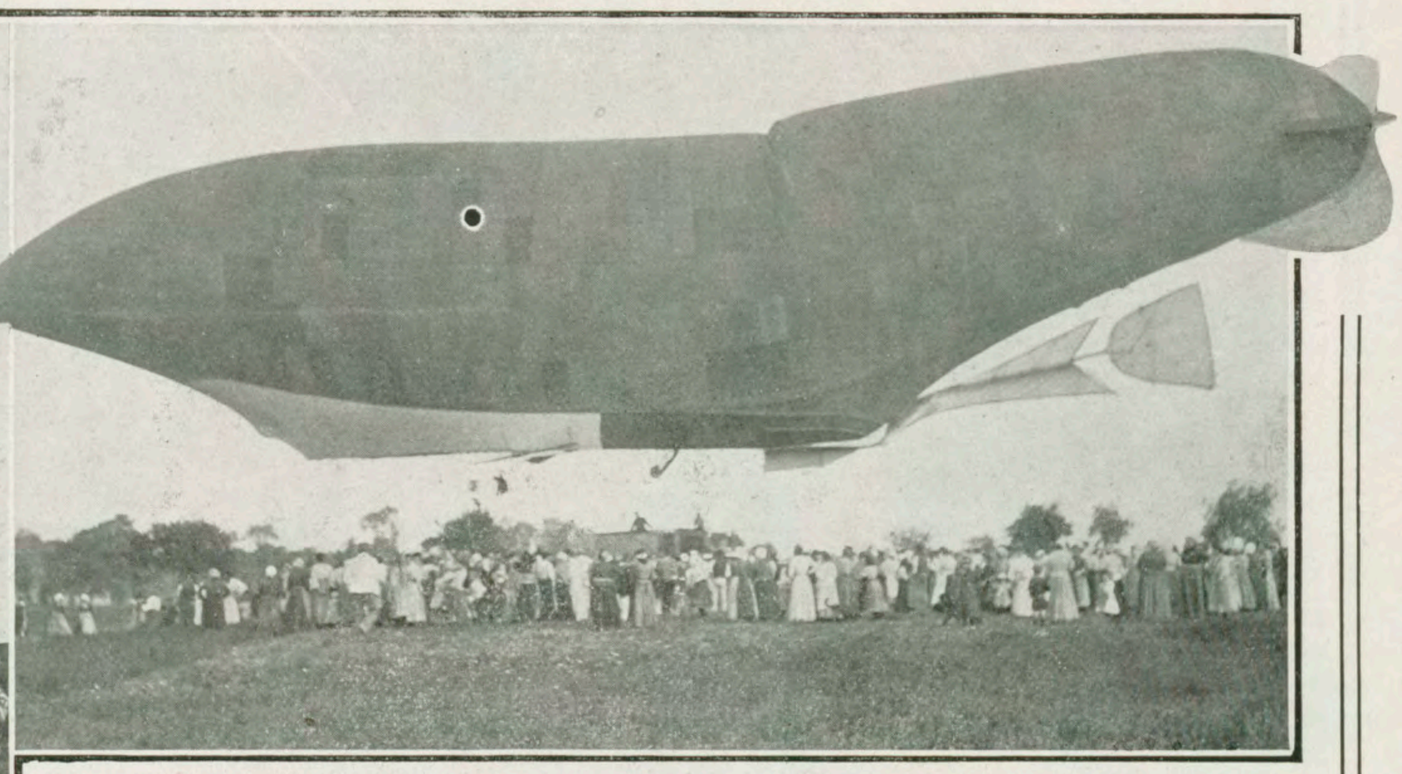
1. Le rédacteur d'un journal du soir téléphone son article. — 2. Les confrères anglais préfèrent le tapoter à la machine à écrire. — 3. Mlle Bunau-Varilla photographie son frère au vol. — 4 La cuisine des aviateurs. — 5. La terrasse des commissaires sportifs d'où le profane est rigoureusement banni. — 6. Au buffet : Santos-Dumont et le marquis de Soriano. — 7. Le comte J. de Stenbock-Fermor, député à la Douma, président de l'Aéro-Club Impérial de Russie. — 8. Mme Charron attend l'occasion de faire un tour en aéroplane. — 9. Blériot reçoit de M. Wehler, la pharmacie tabloïd de l'aviateur.

L'ACCIDENT DE *RÉPUBLIQUE*

L'atterrissage obligatoire.

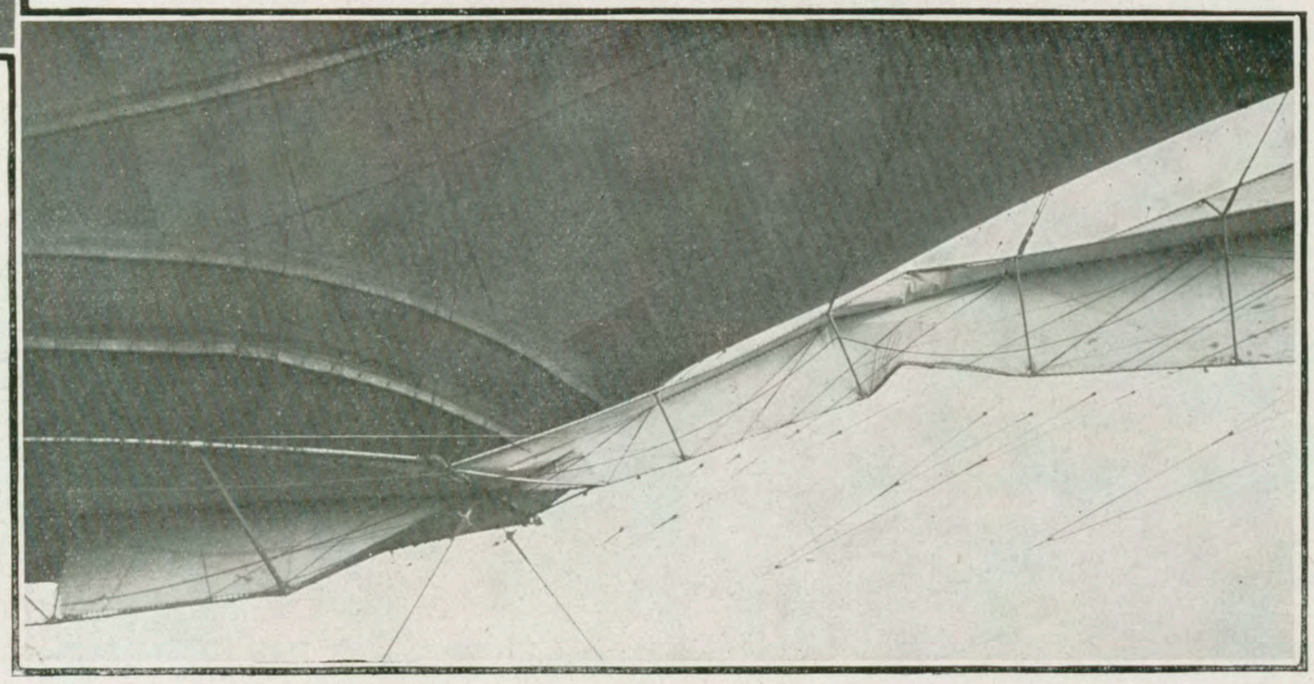
Le moteur s'étant arrêté, l'aéronat dériva et le capitaine Bois se vit contraint d'atterrir en un terrain dangereux près de Jussy-le-Chandrier, dans le Cher.

Les dirigeables jouent de malheur! *République* se rendait par la voie des airs à La Palisse, où un hangar provisoire avait été élevé. Il avait quitté l'établissement militaire vendredi dernier, à 7 h. 10 du matin. Il était passé au-dessus d'Essonnes, Fontainebleau, Nemours. Montargis, et avait atterri pendant quelques minutes à Saint-Hilaire-de-Puiseaux. Après La Charité-sur-Loire, par suite du manque de surveillance de l'appareil de refroidissement, le moteur s'arrêtait. Le vent emportait l'aéronat à la dérive. Le capitaine Bois et le lieutenant Renault décidèrent d'atterrir. Le ballon fut amarré à un pommier. Mais le vent le projeta sur l'arbre, et plusieurs pièces du pont métallique furent brisées. Pour éviter de voir se renouveler la fugue de *Patrie*, les officiers décidèrent de dégonfler l'aéronat, qui fut ensuite transporté à La Palisse où l'on va essayer de le réparer.



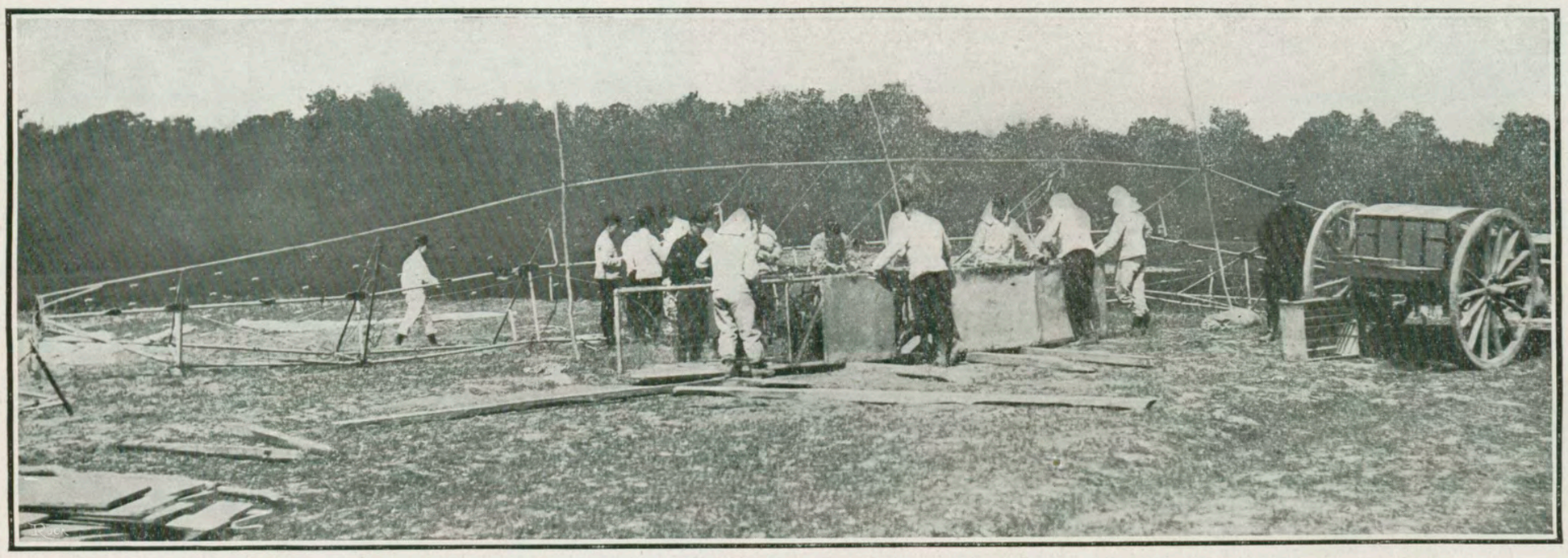
La *République* après l'atterrissage.

Le pont métallique en tubes d'acier se brisa vers l'avant et on fut obligé de dégonfler l'aéronat à la hâte, en crevant même l'enveloppe à coups de fourche.



La partie arrière après l'accident.

Au cours de ces différentes manœuvres, la partie métallique de l'arrière vint à heurter un arbre et fut à son tour faussée rendant toute nouvelle ascension impossible.

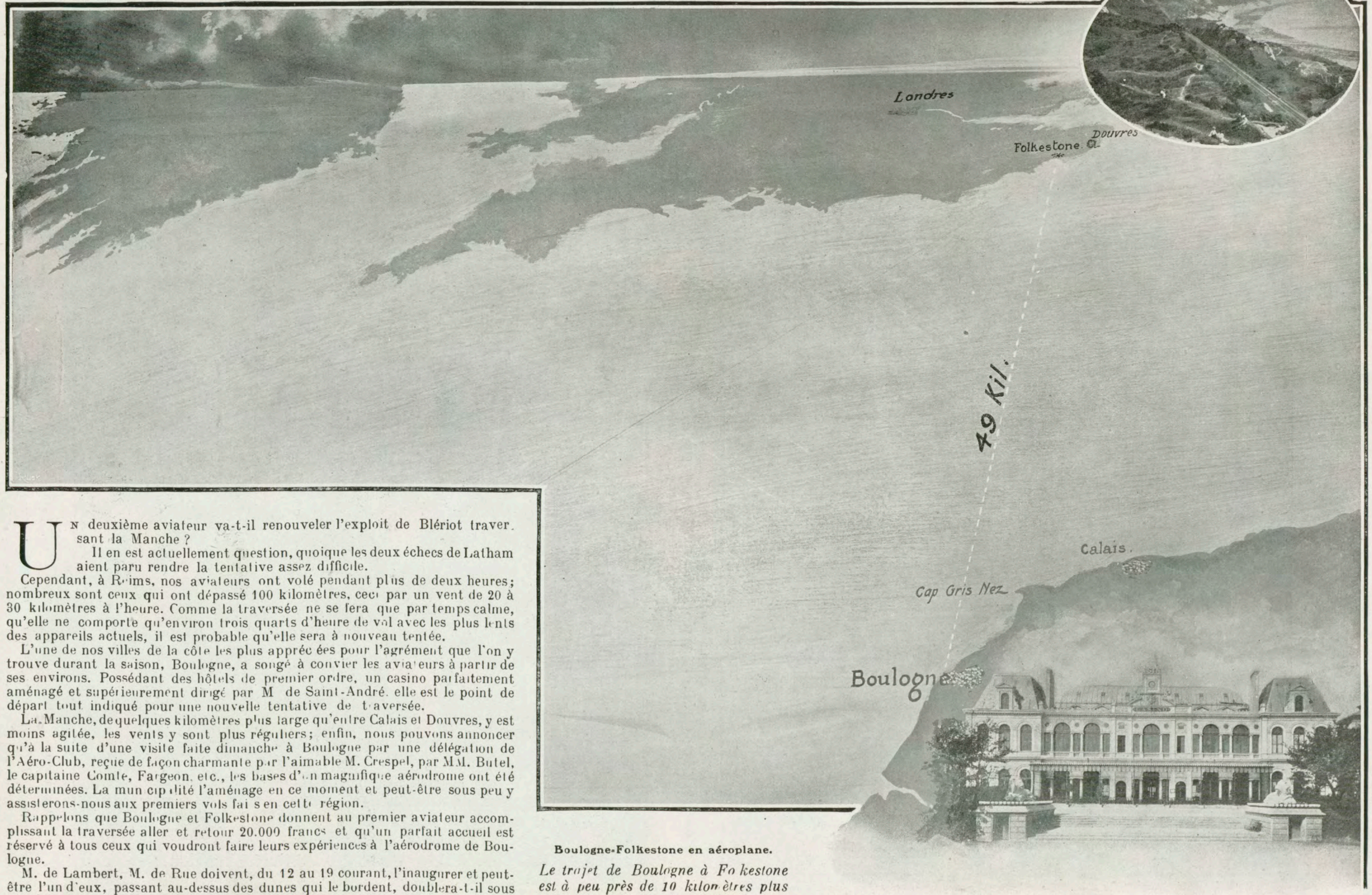


Le démontage de la nacelle après le dégonflage.

L'aéronat dégonflé, la peau fut repliée et les sapeurs aérostiers démontèrent la partie métallique. Le tout fut emporté à La Palisse sur des camions automobiles pour y être réparé et remis en état.

La Vie au Grand Air

UNE AUTRE TRAVERSÉE DE LA MANCHE



Un deuxième aviateur va-t-il renouveler l'exploit de Blériot traversant la Manche ?

Il en est actuellement question, quoique les deux échecs de Latham aient paru rendre la tentative assez difficile.

Cependant, à Reims, nos aviateurs ont volé pendant plus de deux heures; nombreux sont ceux qui ont dépassé 100 kilomètres, ceci par un vent de 20 à 30 kilomètres à l'heure. Comme la traversée ne se fera que par temps calme, qu'elle ne comporte qu'environ trois quarts d'heure de vol avec les plus lents des appareils actuels, il est probable qu'elle sera à nouveau tentée.

L'une de nos villes de la côte les plus appréciées pour l'agrément que l'on y trouve durant la saison, Boulogne, a songé à convier les aviateurs à partir de ses environs. Possédant des hôtels de premier ordre, un casino parfaitement aménagé et supérieurement dirigé par M. de Saint-André, elle est le point de départ tout indiqué pour une nouvelle tentative de traversée.

La Manche, de quelques kilomètres plus large qu'entre Calais et Douvres, y est moins agitée, les vents y sont plus réguliers; enfin, nous pouvons annoncer qu'à la suite d'une visite faite dimanche à Boulogne par une délégation de l'Aéro-Club, reçue de façon charmante par l'aimable M. Crespel, par MM. Butel, le capitaine Comte, Fargeon, etc., les bases d'un magnifique aérodrome ont été déterminées. La municipalité l'aménage en ce moment et peut-être sous peu y assisterons-nous aux premiers vols faits en cette région.

Rappelons que Boulogne et Folkestone donnent au premier aviateur accomplissant la traversée aller et retour 20.000 francs et qu'un parfait accueil est réservé à tous ceux qui voudront faire leurs expériences à l'aérodrome de Boulogne.

M. de Lambert, M. de Rue doivent, du 12 au 19 courant, l'inaugurer et peut-être l'un d'eux, passant au-dessus des dunes qui le bordent, doublera-t-il sous peu l'exploit de Blériot.

F. M.

Boulogne-Folkestone en aéroplane.

Le trajet de Boulogne à Folkestone est à peu près de 10 kilomètres plus long que de Sangatte à Douvres.

LE TOUR DE PARIS A PIED

Snouck est en tête.

A la porte d'Orléans (31 kil. 675), Snouck a rejoint Thonnon et le passe délibérément à toute allure, et sa victoire à ce moment ne fait plus aucun doute.

Un passage de Labry.

Un peu avant la porte de Vitry, Labry fut pris de défaillance, mais se remit bientôt pour finir deuxième, en 2 h. 38 m. 54 s. Dans le médaillon, Buyck, de Lens qui s'est classé quatrième.

Le départ de la course.

Le départ fut donné, à 2 h. 50 exactement, à la Grande Roue. Les 200 concurrents partaient aussitôt, emmenés à toute allure par Dodin, pour couvrir les 38 kilomètres du Tour. Dans le médaillon, le malheureux Waltispurger qui, après avoir couvert 17 k. 500, fut pris de crampes et obligé d'abandonner.

BELLE VICTOIRE DE SNOUCK

Thonnon, de l'U. A. P.

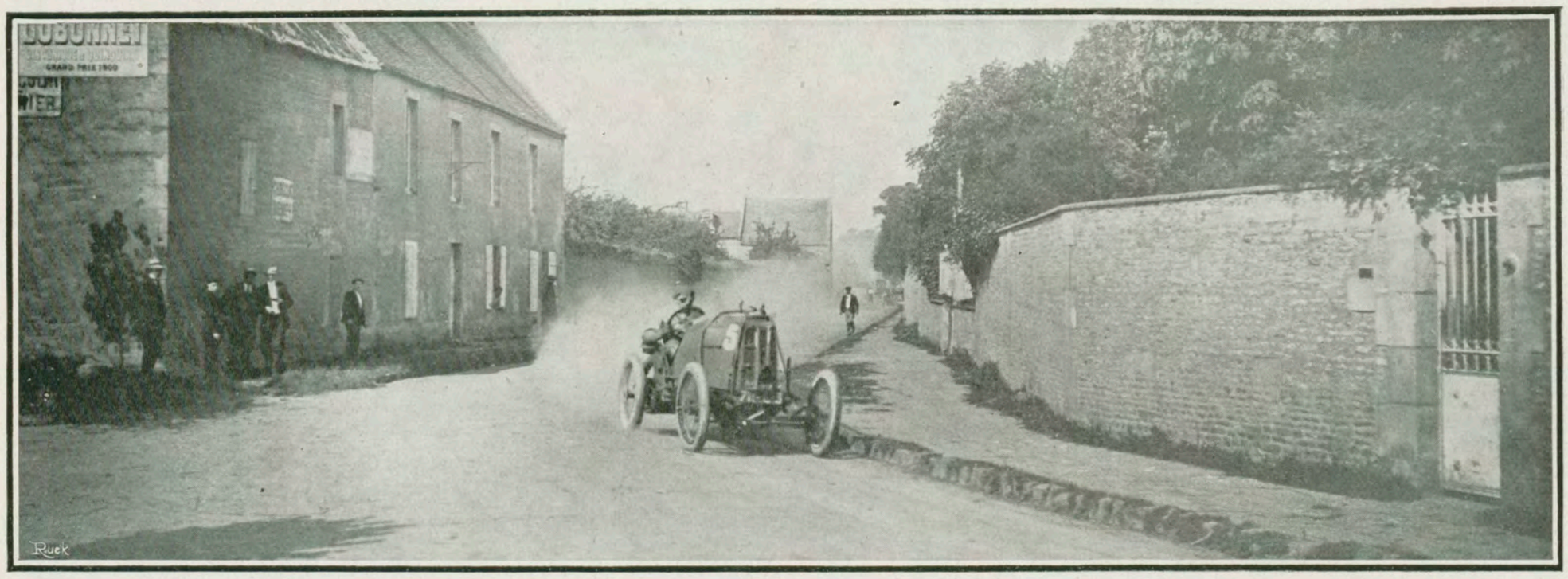
A fini sixième dans le tour de Paris. Il a fourni une fort belle course et garda même la première place jusqu'au 31e kilomètre, où il fut rejoint par Snouck.

Alexis, du S. C. P.

Alexis, qui ainsi que Waltispurger commit la faute de partir trop vite, fut obligé de s'arrêter au passage à niveau de la ligne de Sceaux pour se faire masser, et ne put ainsi que se classer septième. Dans le médaillon, Vrau, de Lille, qui a fini troisième.

LA COUPE DE NORMANDIE

Deux classiques épreuves automobiles viennent de se disputer L'une d'elles a pris définitivement fin par suite de la triple victoire de Bablot



Boillot gagnant de la Coupe de Normandie.

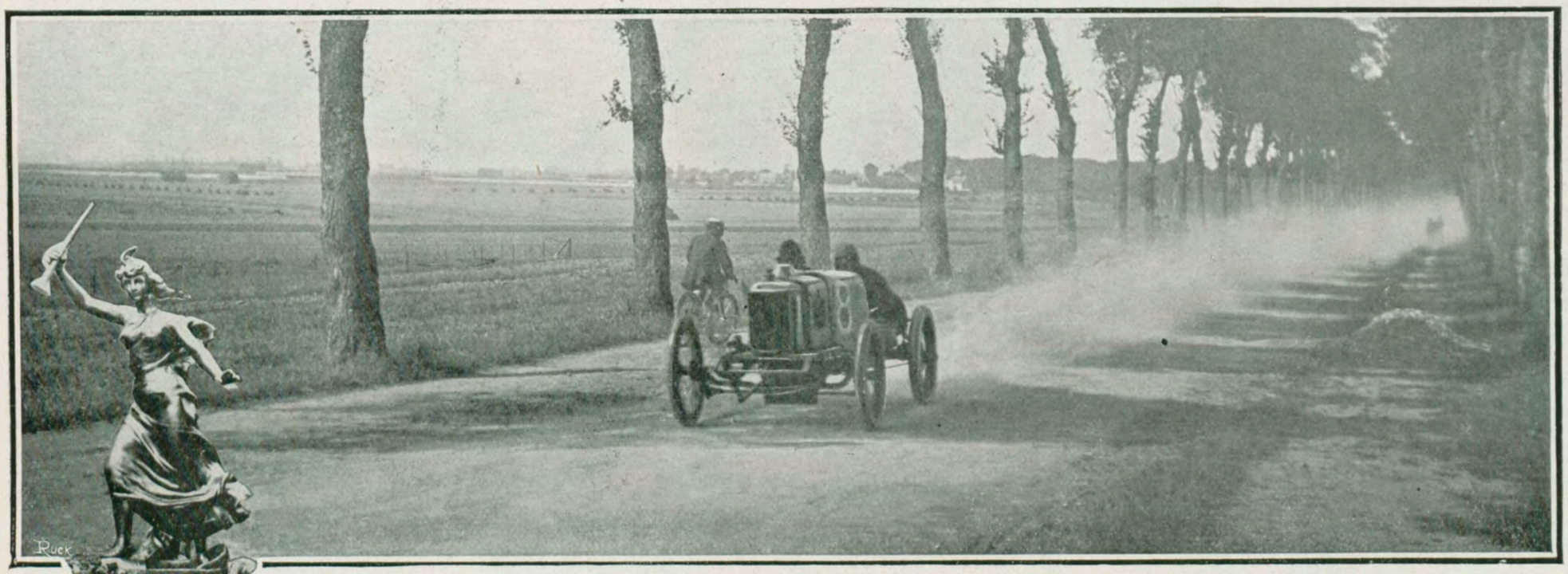
La Coupe de Normandie, organisée par l'Etoile Sportive Caennaise a été gagnée par Boillot, sur voiturette Lion, en 3 h. 11 m. 27 s.

Il ne faut pas que les exploits des aviateurs nous fassent oublier les performances plus modestes, plus terre à terre serait le mot, des simples conducteurs d'automobiles. Il semble, d'ailleurs, que ces derniers aient été pris d'émulation, car, après une saison bien vide, les épreuves annoncées pour cette fin d'année ont présenté plus d'animation que jamais. Le jour même où Latham émerveillait les 100.000 spectateurs de Bétheny en s'élevant à plus de 150 mètres dans les airs, de simples voiturettes disputaient, sur les routes des environs de Caen, la Coupe de Normandie. Organisée pour la seconde fois par l'Etoile Sportive Caennaise, cette épreuve avait réuni une dizaine d'engagements et, parmi eux, ceux des maîtres de la voiturette. Le parcours choisi passait par Caen, Bayeux, Tilly-sur-Seulles, Louvigny et Caen, soit une boucle de 56 kilomètres à couvrir six fois, en tout donc, 336 kilomètres.

Une foule considérable, qu'on peut évaluer à plus de 8.000 personnes, se pressait au départ qui dut être retardé, en raison du brouillard intense qui sévissait sur la région. La course fut l'occasion d'une nouvelle victoire pour les Lion. Boillot se classa premier et Giuppone troisième, tandis que Thomas sur une Le Gui prenait la seconde place et enlevait la Coupe de Régularité attribuée au coureur ayant la différence la plus faible entre les temps extrêmes de ses différents tours. Fournier, Collomb, Lormelle se classèrent respectivement quatrième, cinquième et sixième, en sorte qu'il y eut à l'arrivée quatre moteurs de Dion-Bouton dans les six premiers. La réception faite au vainqueur fut enthousiaste, mais celui-ci l'aurait certes mieux goûtée si, à quelques kilomètres de l'arrivée, il n'avait failli être assommé par une poutre lancée d'une voiture qu'il dépassait sur la route. Plainte a été déposée contre l'auteur de cet acte inqualifiable qui sera, espérons-le, récompensé comme il le mérite.

On remarquera que je n'ai pas donné le temps de la performance de Boillot. Les temps communiqués par le chronométreur officieux sont en effet invraisemblables. Boillot aurait, d'après lui, couvert les 536 kilom. du parcours en 3 h. 11 m. 27, soit à une vitesse moyenne de 105 kilom. 549 à l'heure. Bien plus, dans son meilleur tour, fait en 30 m. 38 s., il aurait atteint 109 kilom. 684 à l'heure. Or, il est certain que la voiture de Boillot ne peut pas atteindre cette vitesse; pas plus que celles qui le suivent, les temps qui ont été donnés pour elles. Il en résulte que le chronométrage est inexact, ou, ce qui est plus vraisemblable, que les distances ont été mal mesurées, et que le circuit avait moins de 56 kilomètres. Une erreur dans laquelle on tombe très couramment, et qui fut commise en particulier lors de Paris-Madrid, consiste à ne pas déduire du kilométrage les parties neutralisées. C'est ainsi que la moyenne donnée pour Gabriel, dépassait de beaucoup la réalité, car la traversée de villes comme Tours, Poitiers, Angoulême, etc., était très longue, alors qu'on avait fait la moyenne sur la distance totale de Versailles aux Quatre-Pavillons.

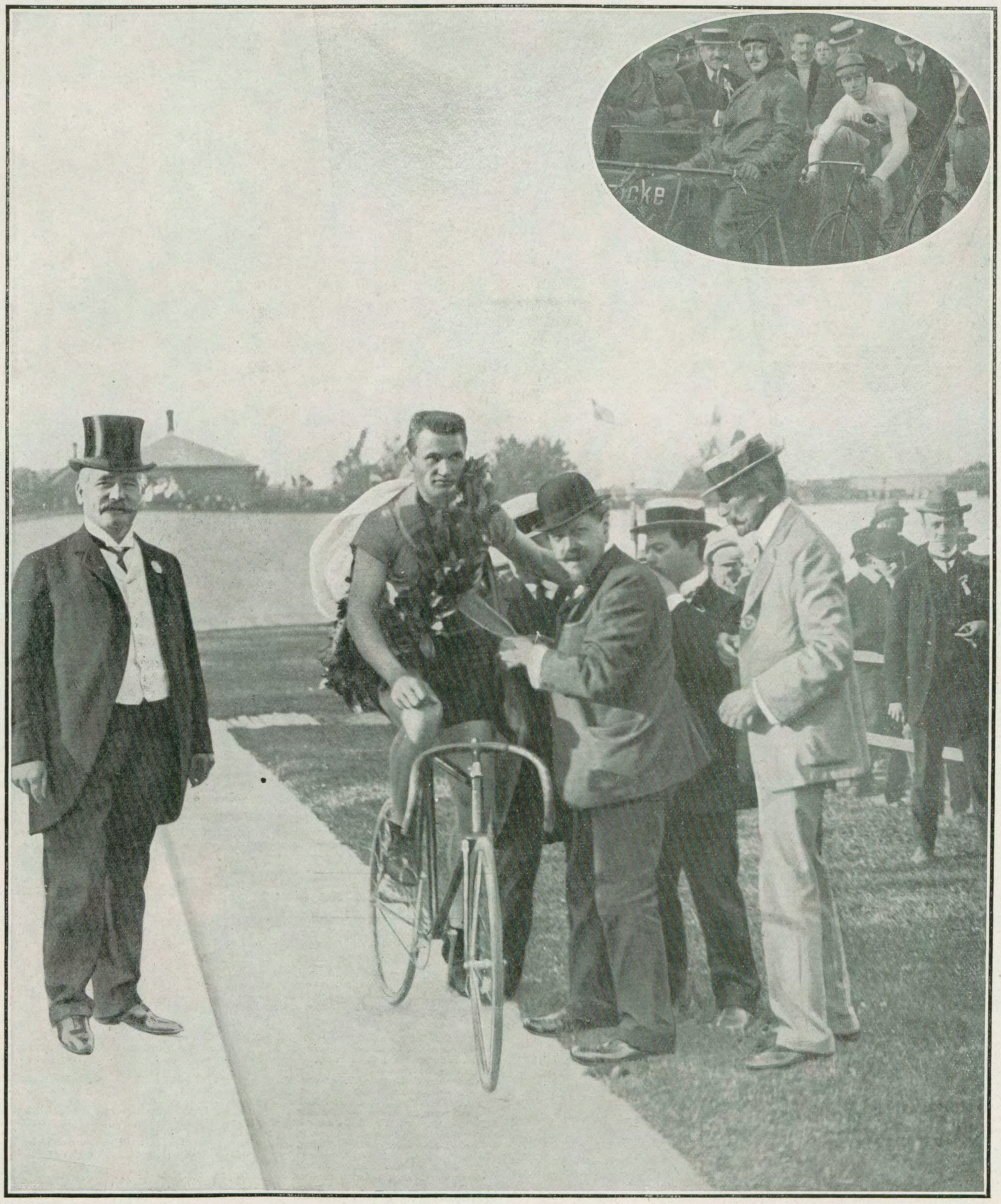
En même temps se disputait, à Salon, une des épreuves classiques de l'automobile, la Coupe Rothschild. Celle-ci nous ne la verrons plus, car Bablot, en l'enlevant pour la troisième fois, se l'est définitivement adjugée. Il a couvert les 5 kilomètres sur sa Brasier du Grand Prix de l'an dernier en 1 m. 45 s. 4/5 moyenne à l'heure 171 kilom. 432 battant de 2 secondes, son record de l'an dernier. Avec la Coupe Rothschild disparaît l'intérêt du meeting Salonnais qui peut être dès à présent considéré comme ayant vécu. F.-A. W.



Thomas gagnant de la Coupe de Régularité.

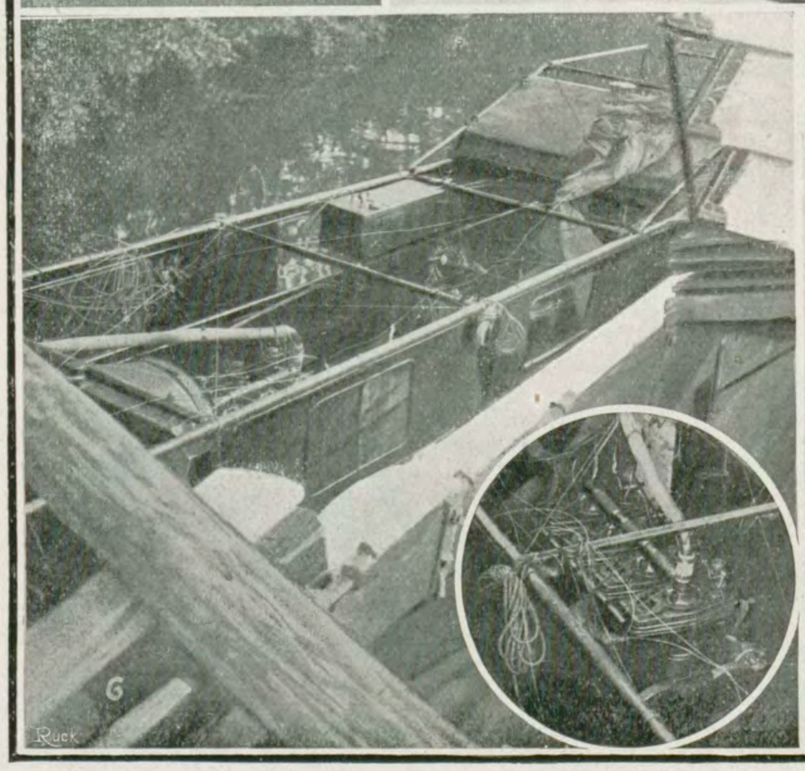
Thomas a pris la seconde place en 3 h. 25 m. 32 s. 4/5 sur voiturette Le Gui, enlevant en même temps la Coupe de Régularité.

Les Championnats du Monde à Copenhague



DUPRÉ S'ADJUGE LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE VITESSE

C'est encore la France qui a triomphé dans le Championnat de vitesse à Copenhague. C'est en effet Dupré qui enleva l'épreuve devant Poulain et Rutt, sur bicyclette La Française. Ce dernier était en tête aux 250 mètres, mais, à la sortie du virage, Dupré se dégagea pour finir nettement le premier. Dans le médaillon, Mérédith (Anglais), gagnant des épreuves de demi-fond amateurs.



1. L'excellent boxeur poids léger Henri Piet qui, dernièrement en Angleterre contre Welsh, dut abandonner le combat après s'être foulé la cheville au 12e round. — 2. Sam Mac Vea qui prend des vacances et fait son tour de France, est applaudi à son passage à Marseille (photo Vulga). — 3. Simon, de la Cigale, qui se classa premier à la fête des Caf' Conc' la semaine dernière, au Vélodrome Buffalo. — 4. Dragolioub vel Militchivtch qui, en compagnie de Japy Wolfe, va tenter la traversée de la Manche. — 5. M Albert Glandaz, vice-président du Yacht-Club de France, président de la F. N. S. A., dont tout le dévouement est acquis aux sports nautiques, et à qui nous sommes redevables de bien des épreuves d'aviron disputées en France. — 6. Cette nacelle et ce moteur sont ceux du Bayard Clement, *après qu'ils viennent d'être retirés de la Seine à Maisons-Laffitte, et portent encore la marque de leur séjour au fond de l'eau. — 7. Ce planeur, du poids de 25 kilogrammes, à queue cruciforme e gouvernail de profondeur, a été construit par M. Eugène Fillon qui accomplit avec lui des vols planés de 100 à 200 mètres. — 8. Tous les sports nautiques furent représentés à la Grande Semaine maritime des Sables-d'Olonne, même les canots automobiles modèles dont nous donnons ici le départ dans la Coupe de France, gagnée par le canot de 1 mètre* Aiglon.

Principaux résultats sportifs du 23 août au 5 septbre

AÉRONAUTIQUE

Le Salon de l'Aéronautique ouvrira ses portes du 25 septembre au 2 octobre prochain. C'est au Grand Palais qu'aura lieu cette intéressante exposition que tout sportsman s'intéressant à la science de l'air, aura a cœur de visiter.

Dimanche 29 Aout. — Reims. — *La Grande Semaine de Champagne. — Grand Prix de la Champagne et de la Ville de Reims* (epreuve de distance) : 1er prix (50.000 francs) : Henri Farman, 180 kilometres. — 2e prix (25.000 francs) : Hubert Latham, 154 kilom. 500. — 3e prix (10.000 francs) : Louis Paulhan, 131 kilomètres.

Coupe Gordon-Bennett : 1. Glenn H. Curtiss, 15 m. 50 s. 3/5; 2. Louis Blériot, 15 m. 56 s. 1/5; 3. Hubert Latham, 17 m. 32 s.

Prix de la Vitesse (sur 30 kilomètres) : 1er prix (10.000 francs) : Gleen H. Curtiss, 25 m. 39 s. 1/5. — 2e prix (5.000 francs) : H. Latham, 26 m. 33 s. 1/5. — 3e prix : Paul Tissandier, 28 m. 59 s. 1/5.

Prix du Tour de Piste (10 kilomètres); 1er prix (7.000 francs) : Louis Blériot, 7 m. 47 s. 4/5. — 2e prix (3.000 francs) : Glenn H. Curtiss, 7 m. 49 s. 2/5; 3. H. Latham, 8 m. 32 s. 3/5.

Prix des Passagers (10 kilomètres). — 1er prix (10.000 francs) : Henri Farman et deux passagers, 10 m. 39 s.

Prix de l'Altitude (au premier, 10.000 francs) : 1. Hubert Latham, 155 mètres; 2. Henri Farman, 110 mètres; 3. Louis Paulhan, 90 mètres.

Prix des Aéronats (épreuve de vitesse sur 50 kilomètres, au premier, 1.000 francs) : 1. *Colonel-Renard*, 1 h. 19 m. 49 s. 1/5; 2. *Zodiac*. 1 h. 25 m. 1 s.

Prix des Mecaniciens (épreuve de distance avec escales). — 1er prix (2.000 francs et 500 francs de primes kilométriques) : E. Bunau-Varilla, 100 kilomètres. — 2e prix (1,000 francs et 450 francs de primes kilométriques) : Henri Rougier, 90 kilomètres.

AUTOMOBILE

Dimanche 29 Aout. — Caen. — *La Coupe de Normandie :* 1. Boillot, en 3 h. 11 m. 27 s.; 2. Thomas, en 3 h. 25 m. 32 s. 4/5; 3. Giuppone, en 3 h. 30 m. 13 s. 4/5.

Dimanche 5 Septembre. — *Le Meeting du Mont Ventoux :* 1. Bablot, 18 m. 41 s.; 2. Pierron, 19 m. 8 s. 3/5.

ATHLÉTISME

Dimanche 29 Aout. — Colombes. — *Les XIVes Championnats nationaux de course à pied et de Concours athlétiques. — Championnat des 100 mètres* (finale) *:* 1. Figour, 11 s. 2/5; 2. Roberts, à 1 mètre ; 3. Alorent et Brezillon, à 1 m. 50, dead heat.

Championnat des 1.500 m. : 1. Pitois, 4 m. 19 s. 2/5; 2. Lacire, à 15 m.; 3. Dugourd, à 25 m.

Lancement du disque : 1. Paquette, 31 m. 28; 2. Bergé, 29 m. 22; 3. Mittelberger, 28 m. 30.

Championnat de l'heure : 1. Bouchard, 17 kilom. 519; 2. Waltispurger, 17 kilom. 300; 3. Alexis, 17 kilom. 010.

Dimanche 5 Septembre. — *Le Tour de Paris pedestre :* 1. Victor Snouck, en 2 h. 35 m. 40 s. 1/5; 2. Labry, en 2 h. 38 m. 54 s. 2/5 : 3. Vrau, en 2 h. 39 m. 9 s.

CYCLISME

Mardi 24 Aout. — Vélodrome Buffalo. — *Course des 100 kilomètres :* 1. Passerieu; 2. Lapize, à 100 mètres; 3. Alavoine, à 17 tours.

Jeudi 26 Aout. — Vélodrome Buffalo. — *Grand Prix d'Eté* (Finale) : 1. Dupré; 2. Comès, à une demi-longueur : 3. Delage, à une longueur.

HIPPISME

Jeudi 26 Aout. — Dieppe. — *Prix de la Société d'Encouragement* (3.000 mètres, 10.000 francs et, en outre, 500 francs a l'eleveur) : 1. Reine d'Or II, à M. Champion (M. Barat); 2. La Nocle, à trois longueurs; 3. Marotte, à deux longueurs. P. M. : gag., 27 francs; pl., 14 fr. 50 19 francs, 22 francs.

Criterium de Dieppe (1.200 mètres, 10,000 francs) : 1. Nuage, à Mme Cheremeteff (Ch. Childs); 2. Badajoz, à une longueur et demie; 3. Passe Rose, à une longueur et demie. P. M. : gag., 323 fr. 50 ; pl., 55 francs, 26 fr. 50, 16 francs.

Dimanche 29 Aout. — Chantilly. — *Prix La Rochette* (pour pouliches, 1.100 mètres, 20.000 francs) : 1. Urgulosa, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Magali, à une courte tête; 3. Gyrca, à une demi-longueur. P. M. : gag., 13 fr. 50; pl., 11 fr. 50, 19 francs.

Prix La Rochette (pour poulains, 1.100 mètres, 20.000 francs) : 1. Ulm, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Reinhart, à une courte tête; 3. Soleil, à une longueur et demie. P. M. : gag.. 80 fr. 50; pl., 21 fr. 50, 12 francs.

Prix de Chantilly (3.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Maurienne, à une encolure; 3. Caroubier, à huit longueurs. P. M. : gag., 12 francs; pl., 10 fr. 50, 15 francs.

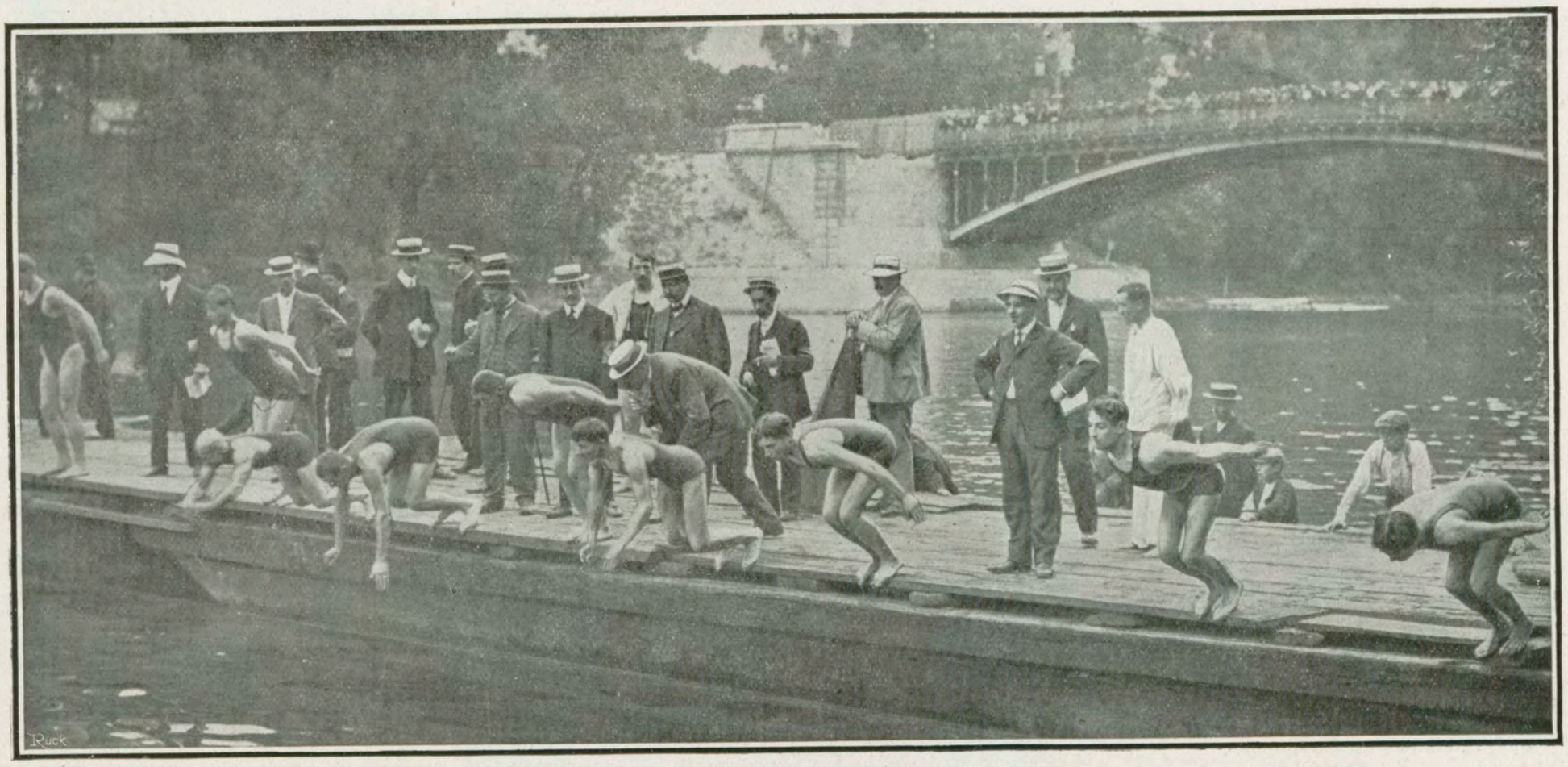
Mercredi 1er Septembre. — Chantilly. — *Prix de Bois-Roussel* (2.400 mètres, 10 000 francs et en outre, 500 francs à l'éleveur) : 1. Biniou, à M. Michel Ephrussi (G. Stern); 2. Raleigh, à cinq longueurs; 3. Schuyler, à huit longueurs. P. M. : gag., 13 francs.

Prix de Villiers (1.400 mètres. 10.000 francs et, en outre, 500 francs à l'éleveur) : 1. Thésée, à M. M. Calmann (Curry) ; 2. Carlopolis, à deux longueurs; 3. Monot, à une demi-longueur. P. M. ; gag., 116 fr. 50; pl.. 34 fr. 50, 16 francs, 22 fr. 50.

BIBLIOGRAPHIE

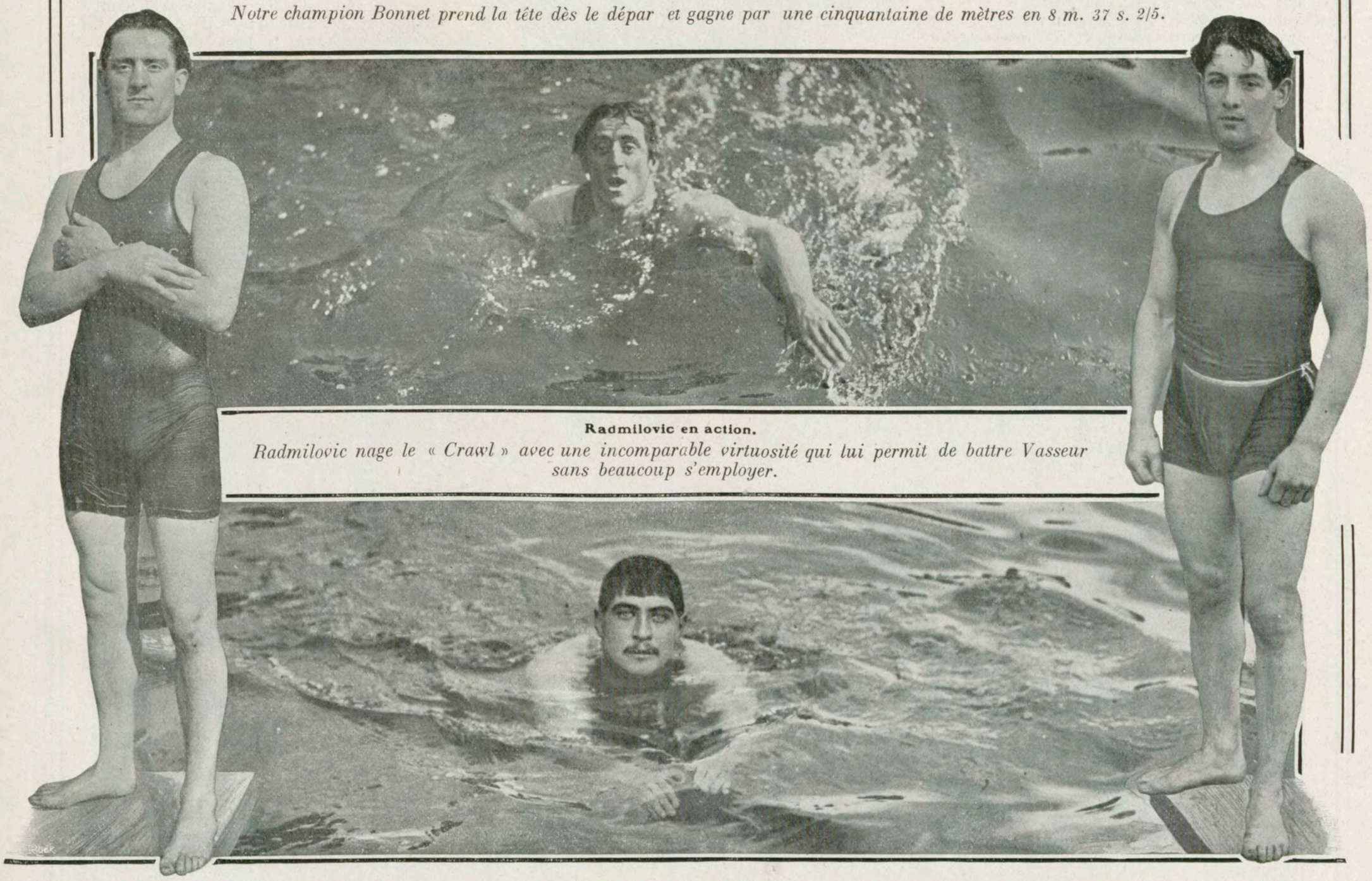
MM. Pierre Souvestre et Auguste Wimille, viennent de faire paraître un livre des plus intéressants : *La traversée de la Manche en aéroplane*. Nous ne doutons pas que tous ceux que passionne la science nouvelle ne lisent le récit merveilleux des exploits de Blériot et de Latham, et goûtent comme il convient le style précis et net des deux écrivains ainsi que les très nombreuses photographies dont s'adorne le texte.

LE MEETING INTERNATIONAL DE PUTEAUX



Le départ des 500 mètres (professionnels.)

Notre champion Bonnet prend la tête dès le dépar et gagne par une cinquantaine de mètres en 8 m. 37 s. 2/5.



Radmilovic en action.

Radmilovic nage le « Crawl » avec une incomparable virtuosité qui lui permit de battre Vasseur sans beaucoup s'employer.

Le champion anglais Radmilovic.

S'est adjugé les 500 mètres amateurs, battant P. Vasseur en 8 m. 50 s. /25.

Le champion militaire Noth.

Le hussard Noth a remporté les 200 mètres militaires devant Theuriet du 103e et Bougoin du 30e d'artillerie.

Le champion français Bonnet.

Battit le temps de Radmilovic de 13 secondes et à 3 sec. du record du monde.

L'importance de la Grande Semaine d'Aviation ne nous a pas permis de donner plus tôt les résultats du Meeting International de Natation, mais en raison des superbes performances qui y furent accomplies, nous avons voulu pourtant quoique tardivement en rendre compte aujourd'hui.

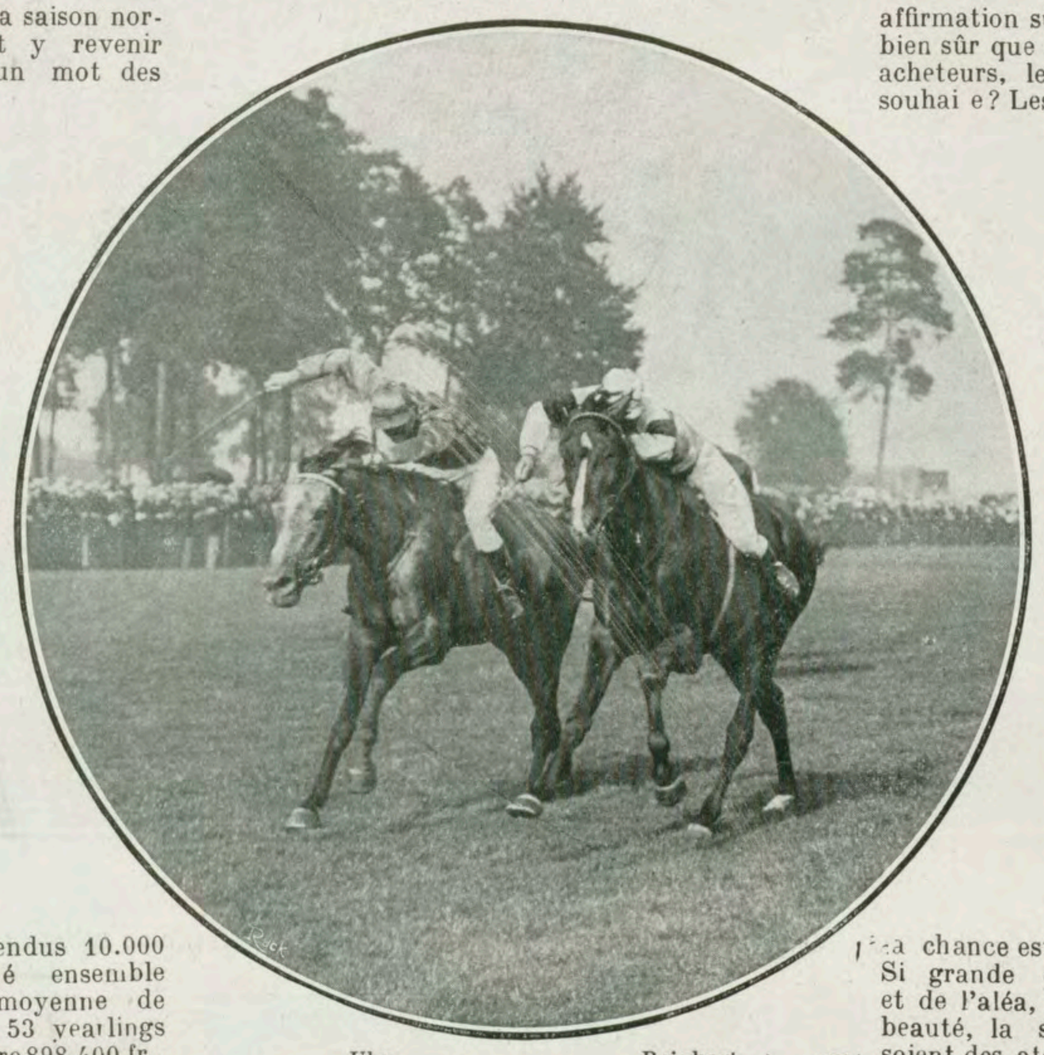
DE DEAUVILLE A CHANTILLY

Les ventes de Deauville ont été aussi réussies que les années précédentes — Les résultats de Chantilly ne permettent pas un classement rationnel des deux ans

Nous voici loin déjà de la saison normande, mais il faut y revenir cependant, et dire un mot des ventes de yearlings.

Les résultats des ventes de cette année ont été depuis longtemps publiés et commentés. Ils ont fait couler beaucoup d'encre, provoqué bien des désillusions et des doléances Il était entendu que la nouvelle réglementation des paris allait avoir sur les ventes de yearlings une répercussion désastreuse; que les propriétaires découragés allaient s'abstenir de tout achat. En fait, il y a eu autant d'acheteurs que l'an dernier, et les mêmes, et ils ont déboursé 124.060 francs de plus. La comparaison des chiffres d'achat des dernières années est instructive: on a inscrit en 1905, 1.465.175 fr. en 1906, 1.557.485 francs; en 1907. 1.798.975 francs; en 1908; 1.853.315 francs, et enfin en 1909, 1.977.375 francs, soit une progression constante qui aboutit cette année au chiffre record.

Mais si la somme déboursée pour les achats s'est élevé sensiblement, c'est le groupe des animaux payés 10.000 francs et plus, qui absorbe et au delà la plus value. En 1907, 58 produits vendus 10.000 francs et au-dessus ont coûté ensemble 1.059.800 francs, soit une moyenne de de 18.200 francs; en 1908, pour 53 yearlings de la même catégorie, on enregistre 898.400 fr., ce qui met le prix moyen à 16.334 francs; et enfin, en 1909, nous enregistrons une moyenne de 21.002 francs, avec 56 animaux payés ensemble 1.119.100 francs. Naturellement, le crédit des autres et leur moyenne s'abaisse du même coup. Leur chiffre de vente global passe de 739.175 francs (1907) à 954.915 francs (1908) et à 817.275 francs (1909), ce qui donne comme prix moyens : 3.225 francs, 3.398 francs et 3.348 francs. C'est là un sujet de doléances de la part des éleveurs mal partagés, qui sont le plus grand nombre. Les acheteurs ont-ils raison de ne pas mieux répartir leurs crédits et d'en consacrer la plus grosse part à quelques animaux plus ou moins sensationnels ?



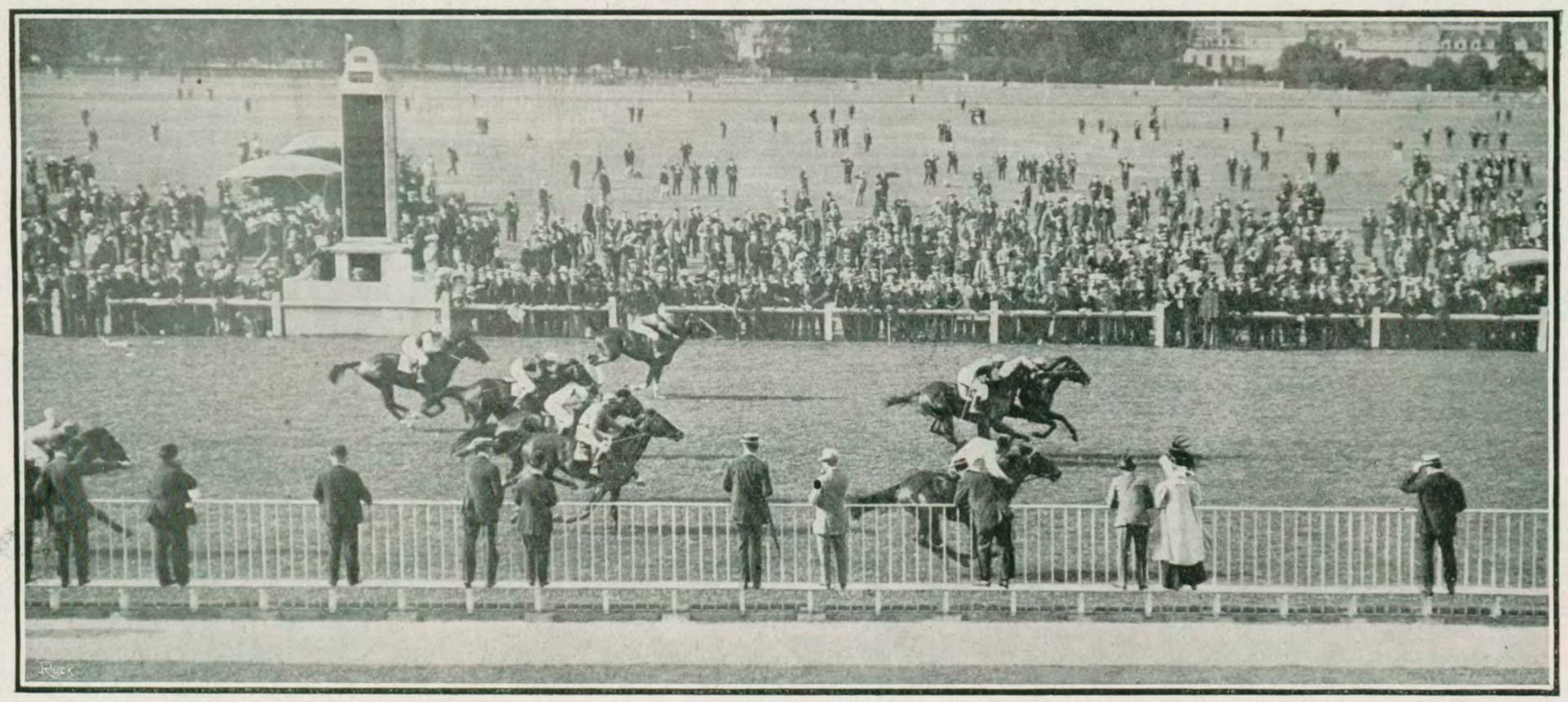
Ulm Reinhart

L'arrivée du Prix La Rochette (poulains). (20.000 francs, 1.100 mètres). Chantilly, 29 août.

Ulm, Reinhart et Or du Rhin II galopaient ensemble jusqu'aux tribunes. Sur le poteau, Ulm l'emportait d'une courte tête.

C'est la vieille question tant débattue du yearling cher et du yearling bon marché ou tout au moins de prix moyen. On ne cesse de répéter que les yearlings ne sont que des billets de loterie, ce qui est un peu vrai, que les poulains payés un prix peu élevé ne réussissent souvent pas moins que ceux dont on donne un prix exhorbitant, et on peut, en effet, appuyer cette affirmation sur bien des exemples. Mais est-il bien sûr que si on arrivait à en convaincre les acheteurs, le résultat serait celui que l'on souhaite? Les gros prix ne sont payés que par quelques-uns. toujours les mêmes. Ces audacieux savent compter et paraissent assez décidés à ne pas augmenter leurs frais d'exploitation annuels déjà bien lourds et à renouveler leur effectif sans l'accroître sensiblement. Le jour où on aura réussi à les convaincre que payer cher est une duperie, il est très vraisemblable qu'ils se résigneront à payer les mêmes animaux meilleur marché sans en acheter davantage, et les recettes des élevages qui ont la vogue diminueront sans aucun profit pour ceux qui ne l'ont point.

Aussi bien, les quelques propriétaires qui paient les très gros prix ont-ils vraiment tort? En bon sportsmen, ils sont à la recherche du poulain capable de gagner un Derby ou un Grand Prix. La question pour eux ne se pose pas au point de vue commercial. Dans cette loterie qu'est la recherche du crack, si, à la rigueur, presque tous les numéros peuvent gagner, il en est très certainement dont la chance est meilleure que celle des autres. Si grande que soit la part de l'inconnu et de l'aléa, il n'est guère contestable que la beauté, la structure, l'origine d'un poulain soient des atouts d'une certaine valeur; la parenté compte et un peu aussi le voisinage, les succès des camarades d'élevage, car, au fond de tout vrai sportsman, il y a un peu du joueur, toujours enclin à jouer la passe. Le nombre des animaux réunissant toutes les conditions souhaitées est relativement restreint. C'est sur quelques-uns d'entre eux que le gros acheteur jette son dévolu. La question d'argent reste au second plan. Le prix dépendra des rivalités. Qu'est-ce, au surplus, que le prix normal ou raisonnable d'un yearling? Qu'est-ce qu'un prix normal quand la question commerciale n'est pas en jeu et qu'il s'agit d'un luxe, d'un plaisir, d'une satisfaction d'amour-propre? Le prix d'un candidat possible au Derby ne peut être



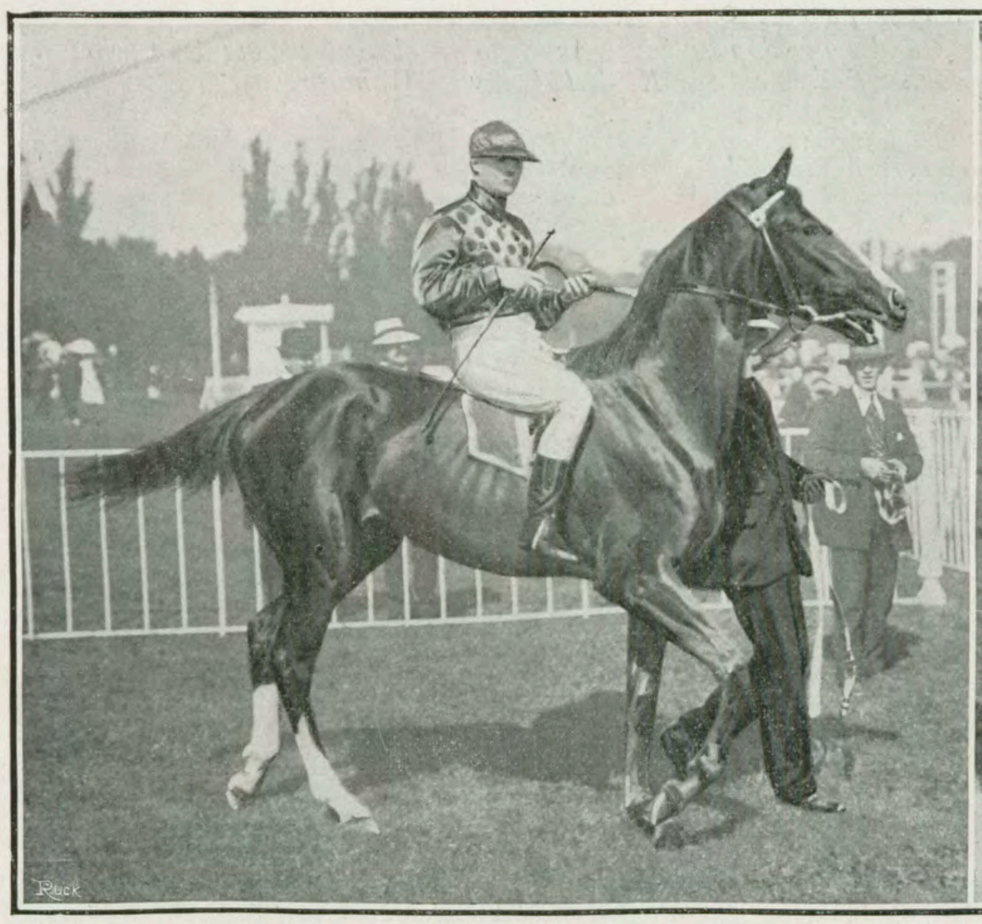
Le Prix de Sylvie (5.000 francs, 1.000 mètres, pour pouliches de deux ans). Chantilly, 1er septembre.

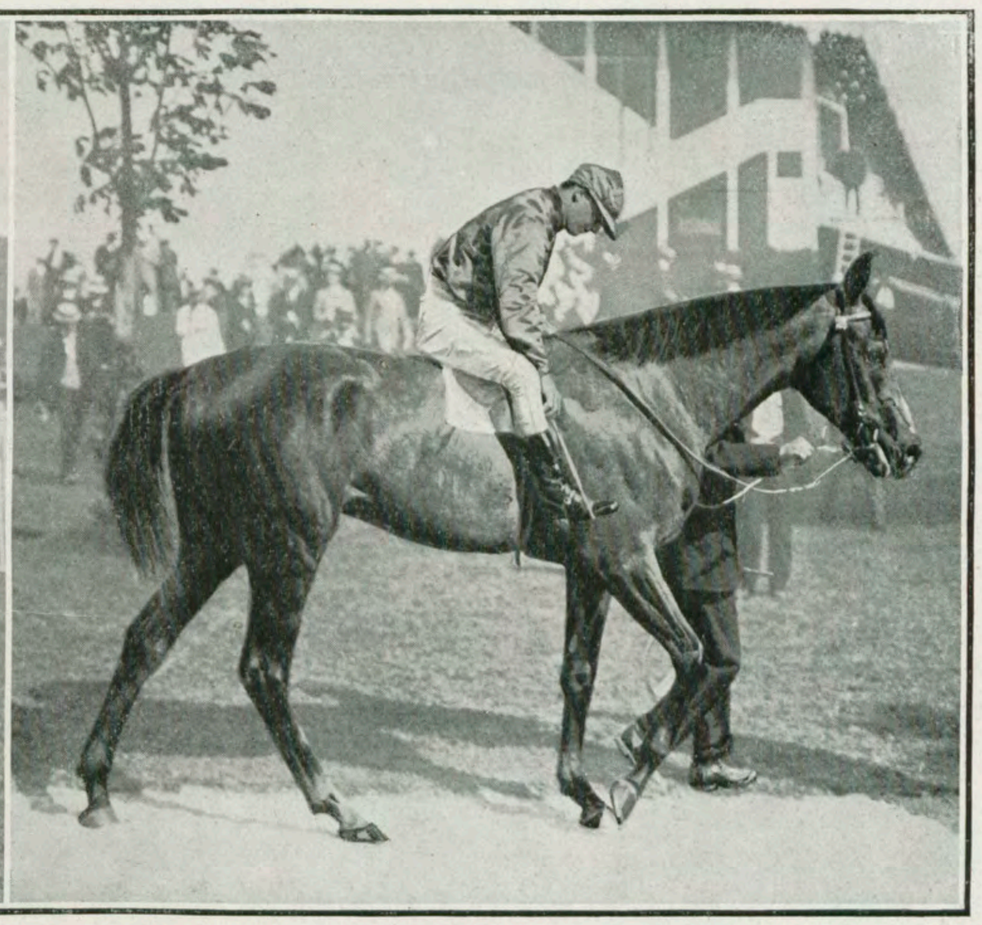
Valérie II, à M. Th. Joly (O'Neil) et Rusée se sont détachées au milieu de la piste, tandis que Mélisande II filait à la corde. Valérie II conservait l'avantage et l'emportait d'une encolure sur Rusée, précédant Mélisande II de trois quarts de longueur.

Thésée Monot Carlopolis Merry Worker

Le Prix de Villiers (10.000 francs, 1.400 mètres, pour chevaux de deux ans). Chantilly, 1er septembre).

Lady Helen a pris la tête devant Carlopolis, Monot et Thésée. Aux tribunes, Carlopolis avait l'avantage, mais Thésée, à M. Calmann (Curry), regagnait le leader devant le paddock et le battait de deux longueurs.





Urgulosa.

Pe. al. 2 ans, par Launay et La Souveraine, au comte Le Marois, entraînée par Hanse, montée par O'Connor, a battu d'une courte tête Magali, à M. Caillault, dans le Prix La Rochette, pouliches.

Ulm.

P. al. 2 ans, par Hebron et Luronne, au comte Le Marois, entraîné par Hanse, monté par O'Connor, a battu d'une courte tête Reinhart, à M. Vanderbilt, dans le Prix La Rochette, poulains.

que fantaisiste, variable au gré des circonstances et des convoitises. « Combien mettrez-vous pour avoir tel poulain, demandait-on au plus audacieux et au plus malheureux de nos acheteurs? — Ce qu'il faudra pour l'avoir. »

Nos audacieux d'ici sont d'ailleurs des timides, comparés à nos voisins les Anglais. Sceptre, dont on connaît la remarquable carrière, a été payée, yearling, 262.500 francs, chiffre record. La même année, son acquéreur M. Silver donnait 180.000 francs environ de Duke of Westminster; on peut citer encore le prix de Childwick, un peu plus de 150.000 francs; celui de La Flèche, 145.000 francs; celui d'Arc de Triomphe, un fils de Gallenale et La Flèche, payé 150 000 francs, par le baron M. de Rothschild. Les 50.000 ou 60.000 francs, qui paraissent ici de si gros chiffres, sont là-bas assez courants.

En France, on n'a pas dépassé les 85.000 francs donnés pour Le Souvenir, car on ne peut mentionner que pour mémoire sa demi-sœur Flying Star, gagnante du Prix de Diane, retirée à 95.000 francs.

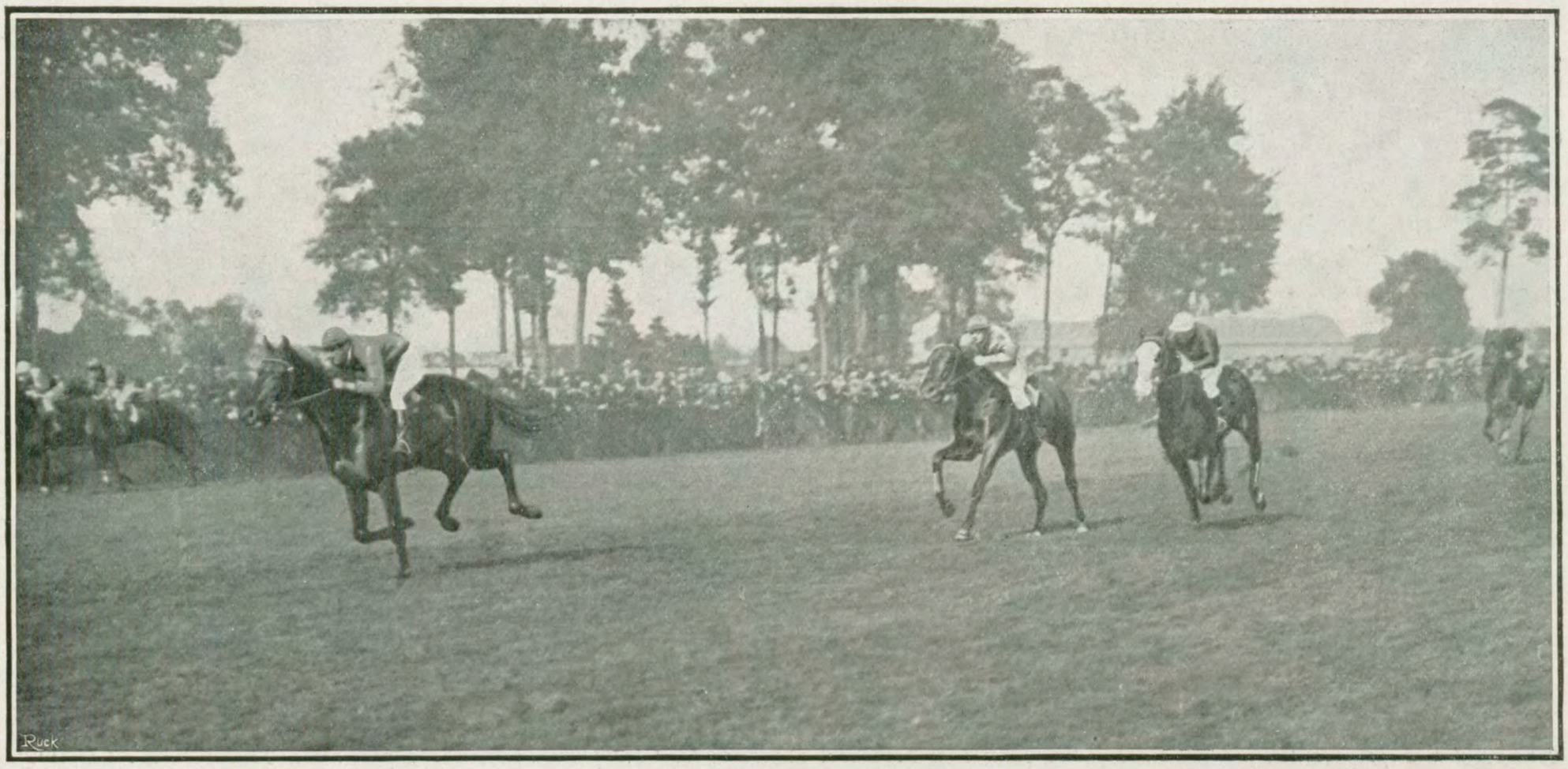
Sur la liste des gagnants du Prix du Jockey Club et du Grand Prix, on trouve ces dernières années quelques poulains achetés yearlings, en vente publique : Verdun, payé 20 500 francs; Negofol, 10.000 francs, Sea Sick, 24.000 francs; Maintenon, 23.500 francs; Finasseur, 8.000 fr;

Rappelons les prix atteints par quelques-uns des lauréats de cette année : Chulo, 3.800 francs; Alexis, 20.000 francs; Sampietro, 26 000 francs; Ripolin, 8.200 francs; Fleury, 17.000 francs; Percy, 5.000 francs; Jacob, 12.400 francs; Labiscotte, 18.000 francs; Hérouval, 10.000 francs; Chamœrops, 21.000 francs; Kings Love, 3.300 francs, etc.

Passons ensuite aux animaux qui n'ont eu de remarquable que leur prix : Malborough, 24.000 francs; Généreuse, 28 000 francs; Genny, 28.000 francs; Maslowa, 30.000 francs; Salvator Rosa, 29.000 francs; Queen Eleonor, 48.000 francs; et les trois acquisitions de M. Jean Prat, Joli Foin, 28.000 francs; Rhododendron, 39,000 francs, et Roi de l'Air, 51.000 francs.

L'année précédente nous trouvons comme gagnants, en dehors de Sea Sick : Montavail, 56.000 francs; Lieutel, 13.000 francs; Mafia, 6.000 francs; Valda, 30.000 francs.

Un achat malheureux a été celui de Vichy, payé 76.000 francs par M. Ed. Blanc en 1905. M. J. Prat n'atteint pas le même chiffre, mais il n'en reste pas moins le recordman de la malchance. Les succès de Mon Général, 30.000 francs et de Musotte, 7.300 francs, ne compensent que fort insuffisamment les déboires éprouvés avec Idleburg, 20.000 francs; Allegro, 46.000 francs; Profanus, 40.000 francs;



Topchidère Astre Royal Nuage Kioto III Windsor

Le Prix de Saint-Léonard (8.000 francs, 1100 mètres). Chantilly, 5 septembre.

Windsor prenait l'avantage au départ, Nuage et Charmeil le rejoignaient, tandis que Topchidère et Astre Royal filaient le long de la pelouse. Après le poteau ordinaire, Nuage se détachait pour gagner finalement sur Kioto III, devant Windsor.

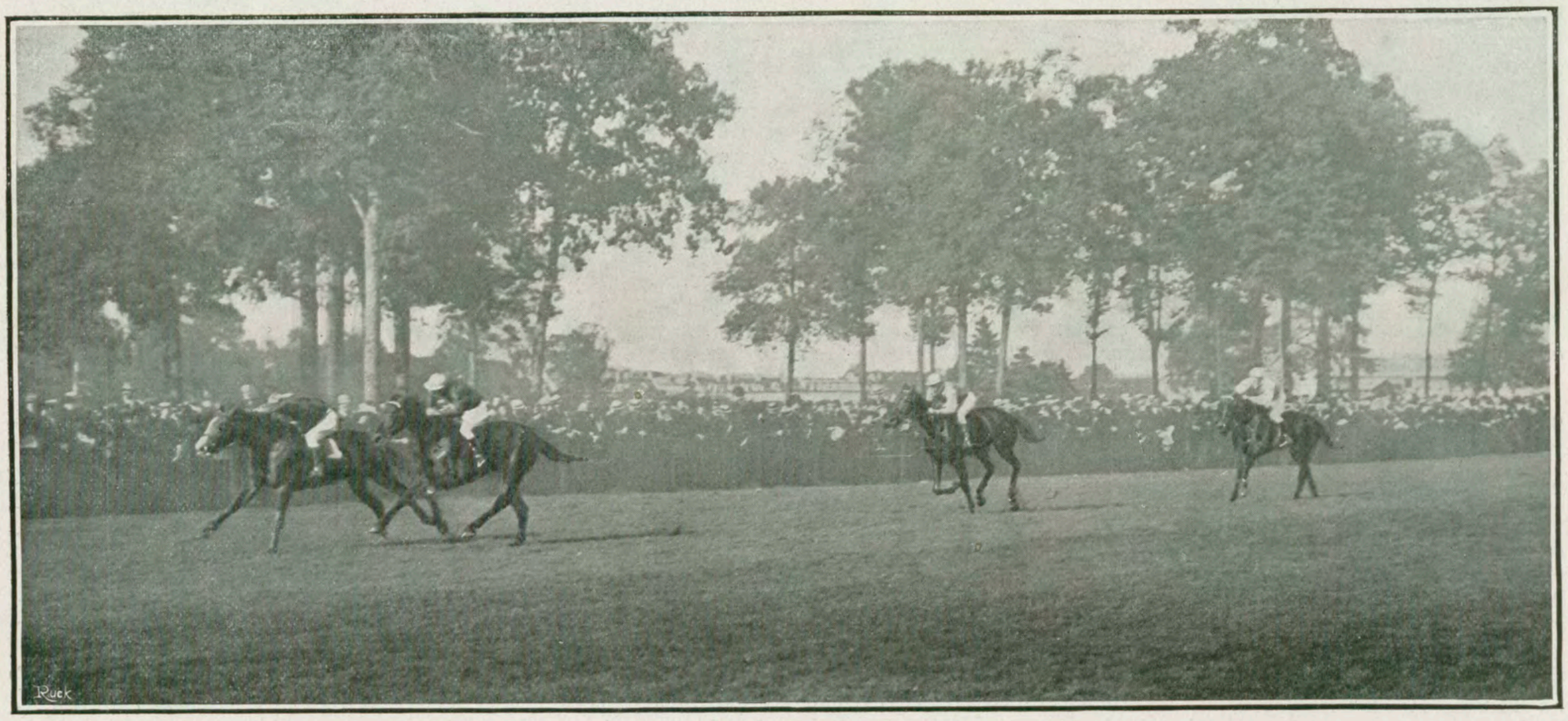
Monsieur Bergeret, 31.000 francs et l'année suivante avec Holly Hawks, 41.000 francs et Jacdaw, 20.000 francs.

Ainsi, pas un gagnant de course classique n'a atteint 25.000 francs et les sujets payés plus de 30.000 francs réussissent rarement à gagner leur course. Cette rapide statistique est nettement défavorable aux gros prix, mais elle est trop peu étendue pour être concluante. Les amateurs de yearlings fashionables ont pour eux la logique et les probabilités qui finiront par triompher sans doute d'une assez persistante déveine. Ils ne se découragent d'ailleurs pas, fort heureusement. M. J. Prat a acheté cette année les trois plus forts numéros de la saison : Le Merlerault, par Macdonald et la mère de Philosophy, 65.000 francs ; Nicolas, par Rabelais, 52.000 francs et Rob Roy, demi-frère d'Ossian, 49.000 francs. Peut-être atteindra-t-il enfin avec l'un d'eux le but rêvé. Tout le monde le souhaite, car ses sacrifices, sa persévérance et son excellent esprit sportif méritent cette récompense.

Dieppe a succédé à Deauville et Chantilly à Dieppe. Ici et là Nuage s'est couvert de gloire ; c'est le résultat saillant des deux meetings. Le fils de Simonian a gagné dimanche le Prix de Saint-Léonard, comme il avait gagné le Criterium de Dieppe, avec une remarquable facilité. Les cracks devront compter avec lui. Mais, au fait, où sont les cracks ? La défaite de Windsor à Chantilly trahit un déclin manifeste : c'est d'ailleurs un poulain si peu plaisant qu'on s'étonne moins de ses échecs que de ses succès. Assouan, resté sur sa défaite du Prix de Deux ans, a encore ses preuves à faire. Urgulosa si brillante en Normandie n'a pas battu Magali et Gyrsa avec la facilité espérée, et si elle n'est pas détrônée encore, du moins sa situation de crack se trouve-t-elle un peu ébranlée.

En somme, les résultats de Chantilly ont plutôt embrouillé qu'éclairci les choses et il n'y a pas lieu de s'en étonner outre mesure. Essayer un classement un peu sérieux des deux ans avant l'automne a été toujours une entreprise chimérique.

STUART.



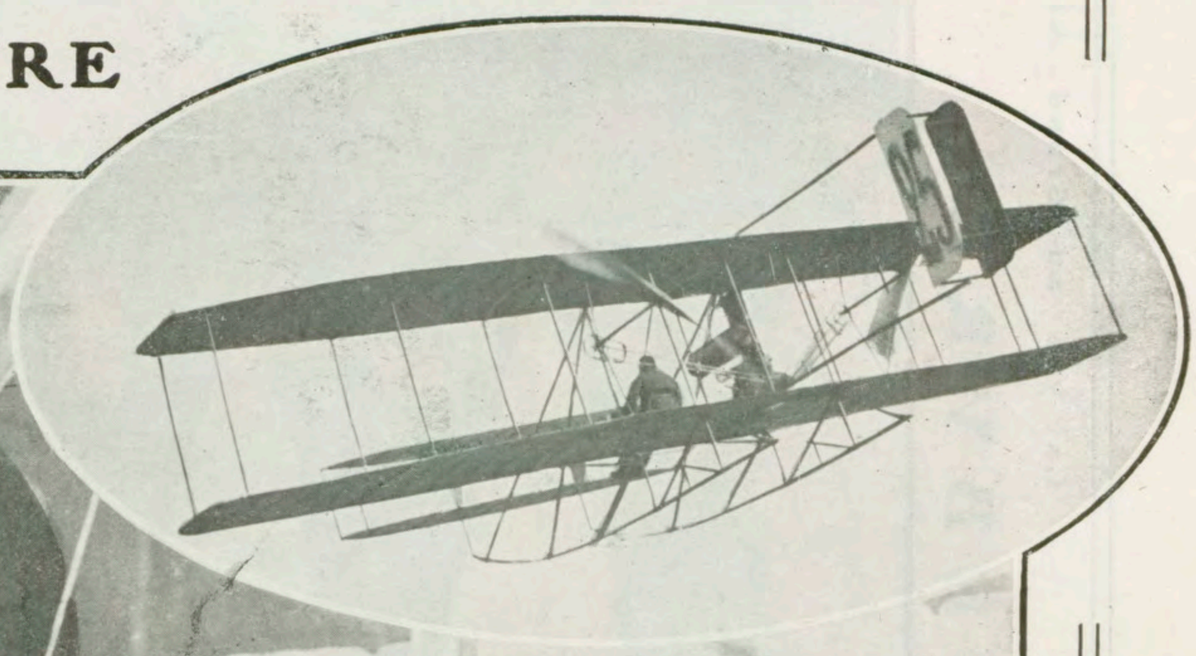
Bonna Foliosa Juliette IV Donaldina

Le Prix de la Nonette (8000 francs, 1100 mètres). Chantilly, 5 septembre.

Bonna a filé en tête devant Foliosa, Donaldina et Juliette IV. Mais Ch. Childs devait employer les moyens extrêmes pour ne pas se faire battre par Foliosa que Stern amenait sur le poteau à une demi-longueur.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.

LA MORT DE LEFEBVRE



EUGÈNE LEFEBVRE

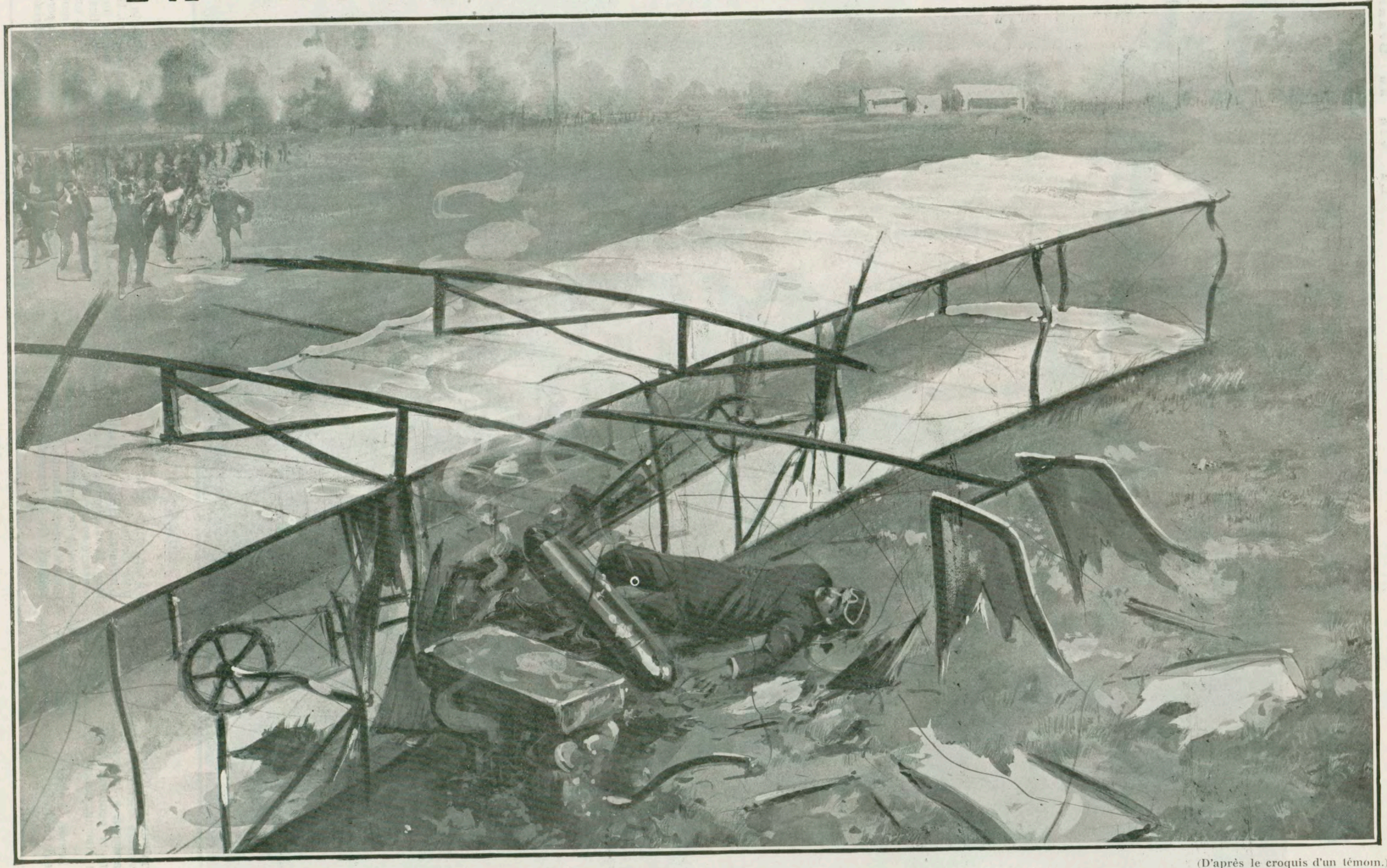
L'AVIATION vient de faire en France sa première victime. Lefebvre s'est tué mardi soir à Juvisy. Voici, d'après un témoin oculaire, Failliot, l'excellent athlète du Racing, comment l'accident s'est produit.

Vers 6 heures, Lefebvre s'élevait sur un appareil neuf qu'il était chargé d'essayer. Un virage, deux cents mètres en ligne droite et puis l'accident, brusque, soudain, inattendu. L'appareil piquait droit sur terre, pivotait autour de son gouvernail avant, pour culbuter renversé en un lamentable chaos de morceaux de bois et de ferrailles. Quelques crépitements du moteur et le silence. Lefebvre gisait à terre inanimé. On le transporta au buffet, à une centaine de mètres de là. Un médecin essaya de le ranimer, mais tout était déjà fini. Dans la nuit aux trois-quarts tombée, autour du corps recouvert d'une nappe blanche, une dizaine de camarades se tenaient tête nue. Dans un coin, un prêtre, après avoir administré le mourant, priait silencieusement. Au loin, on apercevait la vague blancheur de l'aéroplane brisé...

Supplément au numéro 573 de la *Vie au Grand Air* du 11 septembre 1909.

La Vie au Grand Air

LA MORT D'EUGÈNE LEFEBVRE



(D'après le croquis d'un témoin.)

SUR LE THEATRE DE L'ACCIDENT & APRÈS LA CHUTE

L'appareil piqua du nez et capota. Le malheureux aviateur fut projeté en arrière, brisant le dossier de son siège, les fils de tension et une hélice. Il gisait inanimé, entre les deux plans de son appareil, le haut du corps seul sur la terre. Quelques fils à briser et on le fit glisser sans autre résistance qu'une lanière de cuir, sa ceinture, qui se prit dans ses pieds. Il avait encore les yeux à demi ouverts. La figure calme, sans l'ombre d'une contraction, indiquait que la mort avait fait son œuvre sans souffrance.